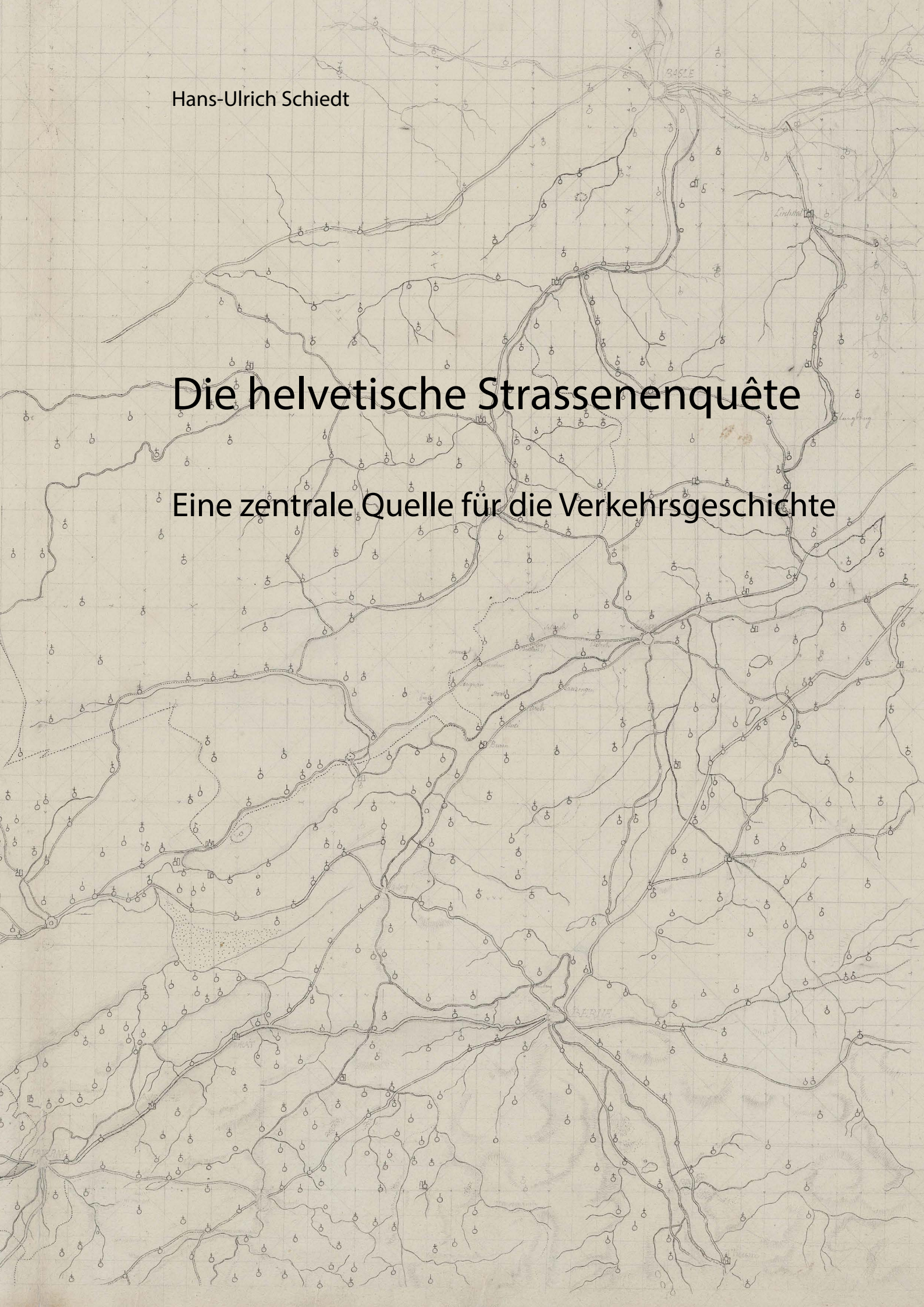


Hans-Ulrich Schiedt

Die helvetische Strassenenquôte

Eine zentrale Quelle für die Verkehrsgeschichte



Die helvetische Strassenenquête

Eine zentrale Quelle für die Verkehrsgeschichte

Titelbild: unvollendete Strassenkarte der Nordwestschweiz aus den Beständen der Division III
«Génie, Ponts et Chaussées» des helvetischen Kriegsministeriums.
(Schweizerisches Bundesarchiv, CH-BAR#B0#1000/1483#3183#1_0030)
Rückseite: unvollendete Strassenkarte der Südostschweiz.
(CH-BAR#B0#1000-1483#3183#1_0012)

Impressum

Historisches Institut der Universität Bern, Abteilung für Schweizer Geschichte
SNF Projekt: Die Helvetische Strassenenquête 1799/1801, 2015–2019
Die Texte der Studie sind im Zusammenhang mit der Realisierung der [Website](#) entstanden.
Sie finden sich zum grossen Teil wörtlich auch auf der Website des Projekts.

Gesamtleitung

Prof. Dr. André Holenstein (andre.holenstein@hist.unibe.ch)

Wissenschaftliche Leitung

Dr. Hans-Ulrich Schiedt (hans-ulrich.schiedt@hist.unibe.ch)

Projektmitarbeitende

Dr. Erika Flückiger Strebel, Pilotstudie
Dr. Norbert Furrer, Editionsprinzipien, Glossare und Transkription
Michael Portmann, Transkription
Heinz Rohner, Datenbank, GIS- und Web-Umsetzung (heinz.rohner@hist.unibe.ch)

Projektunterstützung

Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung SNF
Schweizerisches Bundesarchiv
Bürgergemeinde Bern
Förderverein ViaStoria

Projektkontext

Programm einer Verkehrsgeschichte der Schweiz im internationalen Vergleich
ViaStoria – Stiftung für Verkehrsgeschichte
Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

Bern Open Publishing BOP, bop.unibe.ch

Bern 2019
ISBN-Nr. 978-3-906813-94-3
DOI: 10.7892/boris.132685

Copyright liegt beim Autor / Lizenz: CC BY

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	5
Die helvetische Strassenenquête – Weg- und Strassennetze um 1800	5
Beschreibung des Quellenbestands	7
Aufbau des Textes	7
Teil 1: Der Kontext der helvetischen Strassenenquête	9
Die Helvetische Republik	9
Die Begriffe Staat und Nation in den helvetischen Quellen	10
Das Gebiet zur Zeit des Ancien Régime	11
Das Gebiet der Helvetischen Republik	12
Der verwaltungsgeschichtliche Kontext	14
Regierungs- und Verwaltungsstruktur einer Revolution	15
Verwaltungshierarchie zwischen der Zentralverwaltung, den	
Kantonen und Gemeinden	16
Die Division III im Kriegsministerium	16
Schriftlichkeit als Verwaltungsprinzip	19
Schriftenverkehr der Zentralverwaltung	20
«Inventaire des Livres du Bureau des Ponts & Chaussées»	21
Die helvetischen Enquêtes	24
Raumkenntnisse, Kartenwissen, Raumorganisation	25
Die Karten des Ancien Régime	26
Die Karten zur Zeit der Helvetischen Republik	28
Projekt einer topografischen Vermessung und eines Grundbuchs	32
Die Kartenbestände der Division III des Kriegsministeriums	34
Zwei ganz unterschiedliche Kartenprojekte	35
Jean Samuel Guisan (1740–1801) – eine biografische Skizze	41
Jugend	41
Surinam und Guayana	42
Rückkehr und Bewerbung	45
Inspecteur général der Helvetischen Republik	46
Der grosse Plan	51
Die Bedeutung der Strassen für die Kommunikation im Zentralstaat	51
Die Denkschrift	51
Das Ideal zeitgemässer Strassen: Chaussees und Kunststrassen	52
«Extraites d'un voyage rapide»	55

Teil 2: Die Strassenenquête	59
Die Strassenumfragen	59
Sieben Umfragen ...	60
... oder doch eher ein Umfrageprozess	62
Das Strassenwesen in den Regierungsgeschäften Ende 1798 und 1799	62
Die Neuordnung des Strassenwesens – Berichte, Gesetzesvorlagen und	
Instruktionen des Jahres 1800	68
Die Rapporte an das Direktorium und die Vorlage vom Frühjahr 1800	68
Die Vernehmlassung zum Strassengesetz vom 15. September 1800	70
Die vier Fragen und die Antworten der Kantone	71
Kommentar zur Vernehmlassung: Kontinuität oder Bruch	86
Das Strassengesetz vom 22. Oktober 1800	87
Konfusion um die Abschaffung der Strassenpflicht	90
Die Strassenklassifizierung als Grundlage des Vollzugs des Gesetzes vom	
22. Oktober 1800	92
Die Strassenklassen der helvetischen Strassenenquête	93
Der Auftrag an die Verwaltungskammern der helvetischen Kantone	95
Die Antworten der Kantone	97
Rückmeldungen des Kriegsministers	99
Die drei Etappen des Umfrageprozesses in Beispielen	102
Strassen- und Wegnetze um 1800	108
Instruktionen und Lehrmittel	110
Das Lehrmittel: «Bemerkungen über Erbauung, Verbesserung und	
Unterhaltung der Wege»	110
Die Instruktionen	115
Brückentabellen	118
23 Fragen zum Strassenwesen	121
Ausblick – Bruch oder Kontinuität	124
 Anhang	 127
Abkürzungen	129
Kantonskarten der Kantonsdossiers	130
Bibliographie zur helvetischen Strassenenquête	146
Quellen: Faksimiles und Transkriptionen	147
Sekundärliteratur	158

Die folgenden Texte basieren auf einem vom Schweizerischen Nationalfonds finanzierten Projekt, das André Holenstein und der Autor in den Jahren 2014–2019 am Historischen Institut der Universität Bern durchgeführt haben. Dieses baute auf einer Vorstudie von Erika Flückiger Strebel auf, die der Förderverein ViaStoria finanziert hatte. Am Projekt mitgearbeitet haben Norbert Furrer, Michael Portmann und Heinz Rohner.

Die vorliegende Studie ist zusammen mit der Realisierung einer Website entstanden. Beide Publikationen stützen sich auf die gleichen Texte. Sowohl die Studie als auch die Website tragen dem Umstand Rechnung, dass die Forschenden vom Schweizerischen Nationalfonds und den Universitäten immer stärker und konsequenter zur Open-Access-Publikation ihrer Resultate angehalten werden. Die meisten verwendeten und verwiesenen Quellen wurden im Projekt transkribiert. Sowohl die Transkriptionen als auch die digitalisierten Faksimiles der Quellen können über die Website www.strassenquete.ch zugegriffen werden. In der Studie, bei der es sich um eine reine Web-Publikation handelt, sind die meisten Links auf die Website belassen. Wer die Studie am PC oder auf dem Tablet liest, kann so direkt auf die Quellen zugreifen.

Die helvetische Strassenenquête – Weg- und Strassennetze um 1800

In der Helvetischen Republik (1798–1803) wandte sich die neue Zentralverwaltung mit Umfragen zu den Strassen- und Verkehrsverhältnissen und mit dem Auftrag an die Kantone, die Strassen nach Kommunikationsbedeutung und Verkehrsaufkommen zu klassifizieren. In dieser Logik sollten sie unter der Leitung der im Herbst 1798 gebildeten Division III des Kriegsministeriums für Genie-, Strassen- und Brückenwesen unterhalten werden. Die Umfragen und die vor- und nachgelagerten Schriftwechsel waren Gegenstand des Forschungsprojekts.

Die Umfragen gewähren einen einmaligen Einblick in die Strassen- und Wegverhältnisse des ausgehenden 18. Jahrhunderts. Sie lassen aber auch Schlüsse auf die säkularen Prozesse des landwirtschaftlichen Strukturwandels, der Umgestaltung der Austauschbeziehungen, der beginnenden Industrialisierung, der Marktintegration und nicht zuletzt der modernen Staatstätigkeit zu. In diesen waren die Strassen bedeutende Faktoren.

Die helvetische Strassenenquête und weitere Erhebungen der helvetischen Verwaltung zum Strassenwesen sind ein wichtiger Fundus für die Verkehrsgeschichte und für die Geschichte der Helvetik. Im Zentrum des Projekts, der Website und der Studie steht das Strassenwesen um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert, das anhand dieser Quellen rekonstruiert und detailliert beschrieben werden kann. Die helvetische Strassenaufnahme erlaubt einen Blick zurück in das ausgehende 18. Jahrhundert, als erst wenige Strassen als sogenannte Chausseen ausgebaut waren und noch ungefähr die Hälfte aller Wege nur zu Fuss oder mit Reit- und Saumtieren bewältigt werden konnten. Zudem war sie selbst ein Element jener grundlegenden Erneuerung der Strasseninfrastruktur, die in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts international in einer bemerkenswerten Parallelität begonnen hatte und die in der Schweiz Teil des vielschichtig erfolgenden Übergangs von den Standesherrschaften des Ancien Régime zu

1 ^{te} Klasse keine.				
2 ^{te} Klasse.				
Notiz.	Namen der Straßen.	Ortschaften, wo selbe anfangen u. enden.	Zwischen-Orter, über welche sie v. gehn.	Bemerkungen.
Markf.	1. Hau/Ro. aus St. Gallen.	Langsau lang. Haiden, und endet an den Grenzen von Lengen, auf dem Haiden u. Hau/Ro. von Hofthal bis auf den Hof- hof Hofthald, lang. gegenwärtig: grol. Weg von Lang.	Hof über Althof, St. D. S., Bismarck u. Lang u. Hau u. Bismarck u. Bismarck u. B. Hau u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck	Aus den Lengen Enden in der Bismarck bis an den Grenzen von Lengen und dann den Lengen Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck
Jug.	Hau/Ro. von Lengen nach v. Jülich.	Langsau von den Grenzen von Lengen bis nach Hau lang. Haiden, und endet auf dem Haiden u. Hau/Ro. von Hofthal bis auf den Hofhof Hofthald, lang. gegenwärtig: grol. Weg von Lang.	Hof über Hau u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck	Aus Hau/Ro. u. Lengen Enden nach Hau u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck
	Hau/Ro. von Jülich nach v. Lengen.	Langsau von Jülich nach Hau u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck	Hof über Hau u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck	Aus Hau/Ro. u. Lengen Enden nach Hau u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck
	Hau/Ro. von Lengen nach v. Jülich.	Langsau von Lengen nach Hau u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck	Hof über Hau u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck	Aus Hau/Ro. u. Lengen Enden nach Hau u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck u. Bismarck

modernen Verwaltungsstrukturen und der Intensivierung der regionalen und überregionalen Raumbezüge war. Nebst verkehrsgeschichtlichen Resultaten bieten die helvetischen Akten zum Strassenwesen auch weiterführende Einblicke in das Funktionieren der helvetischen Verwaltung, in ihre Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden und allgemein in die Verwaltungsmodernisierung.

Projektziele waren:

- die Sichtung und Dokumentation des Quellenfundus,
- die Transkription wichtiger Einzelquellen und Quellen(teil)bestände,
- die Rekonstruktion der Strassen- und Wegnetze sowie der Verkehrsverhältnisse des ausgehenden 18. Jahrhunderts,
- die Integration der erhobenen Daten in ein Geografisches Informationssystem GIS,
- die Identifikation und Analyse der regionalen Unterschiede,
- die verkehrs- und verwaltungsgeschichtliche Interpretation der Projektergebnisse,
- der Aufbau einer Website und die Online-Publikation der Projektergebnisse.

Die Website www.strassenenquete.ch bietet verschiedene Zugänge zu den Projektergebnissen:

- über die historische Beschreibung der **Umfragen**,
- über die historische **Kontextualisierung**,
- über die sogenannten **Kantonsdossiers**,
- über die Wegnetze in der auf einem geografischen Informationssystem beruhenden **interaktiven Karte**,
- über die Liste der **Quellen und der Transkriptionen**.

Beschreibung des Quellenbestands

Hauptquellen sind die von den helvetischen Kantonen an das Kriegsministerium gesandten Klassifikationstabellen. In deren Zusammenhang sind auch verschiedene andere Quellen von grossem Interesse:

- weitere Umfragen,
- Erläuterungen und Berichte,
- Denkschriften,
- bestehende oder im Kontext der Helvetik entstandene Karten und Pläne,
- Inventare,
- Instruktionen,
- Lehrbücher,
- Visitationsberichte,
- Diskussionen und Anordnungen von Massnahmen der Verkehrskontrolle und der Verkehrsbesteuerung,
- allgemeine Verwaltungskorrespondenzen.

Das Bundesarchiv hat das Projekt grosszügig unterstützt, indem es uns professionelle Digitalisate des Quellenbestandes unentgeltlich zur Verfügung stellte. Dieser umfasst aufgrund unserer Recherchen 71 Bände respektive Dossiers oder rund 27'000 Seiten schriftlicher Quellen, Pläne und Karten.

Es handelt sich bei den Digitalisaten um die Akten der Division III «Génie, Ponts et Chaussées» des Kriegsministeriums der Helvetischen Republik (47 Bände oder Dossiers), um Dokumente aus dem übergeordneten Rahmen des Kriegsministeriums (17 Bände oder Dossiers) und um Akten der Exekutive (7 Bände oder Dossiers), die das Genie- und Strassenwesen betreffen.¹

In diesen finden sich, neben vielem anderem, die Klassifizierungstabellen der kantonalen Verwaltungskammern und die Schriftwechsel der Jahre 1798 bis 1803. Sie bergen zahlreiche Informationen über die damals bestehenden Wegnetze und ihre Unterschiede sowie über die geplanten, aber nur in wenigen Fällen realisierten Projekte.

Ein wichtiger Zugang zu den Quellenbeständen ist und bleibt die von Johannes Strickler und Alfred Rufer herausgegebene «Amtliche Sammlung der Acten aus der Zeit der Helvetischen Republik (1798–1803)», Bern 1886–1966. Im Weiteren ist die von Guido Hunziker, Andreas Fankhauser und Niklaus Bartlome herausgegebene Bestandsbeschreibung «Das Zentralarchiv der Helvetischen Republik 1798–1803», 2 Bände, Bern 1990–1992 grundlegend. Alle im Projekt transkribierten [Quellen](#) können über die Website zugegriffen werden.

Aufbau des Textes

Der erste Hauptteil der Studie beschreibt den weiteren Kontext der helvetischen Strassenenquôte, ohne den weder die Tatsache der Strassenenquôte selbst noch die unterschiedliche Qualität der Resultate erklärbar wären. Er betrifft die Zeit der Helvetik allgemein sowie die mit dieser verbundenen territorialen Veränderungen. Unter dem Punkt «Raumkenntnisse, Kartenwissen, Raumorganisation» nutzen wir die Überlieferung der Karten und Pläne der helvetischen Brücken- und Strassenverwaltung, um die Frage zu vertiefen, welche raumbezogenen Kenntnisse die helvetischen Akteure hatten und welche Strategien sie verfolgten. Dieser Teil führt thematisch

¹ Eine ausführlichere Beschreibung des Quellenbestandes siehe auf der [Website](#).

über den engeren Zusammenhang der Umfragen hinaus. Die räumliche, respektive die kartografische Erfassung der helvetischen Verhältnisse ist aber nicht zuletzt darum geboten, weil es ein Ziel war, die Strassennetze auch in einem Geografischen Informationssystem GIS darzustellen. Dann beschreiben wir Aspekte des helvetischen Verwaltungsaufbaus und der Verwaltungsrealität, die für die Strassenumfragen wichtig wurden. Wir spüren den reformabsolutistischen Beständen nach, die im Instrument der Enquêtes, der formalisierten Umfragen, offensichtlich sind. Es stellt sich auch die Frage, welche weiteren Formen der Schaffung eines Verwaltungswissens es neben den Enquêtes noch gab. Nicht fehlen darf die biografische Annäherung an Jean Samuel Guisan, an die Person, die in den Quellenbeständen am häufigsten zu greifen ist und aus dessen Feder viele jener Akten und Schriften stammen, die für das Projekt grundlegend sind. Guisan führte ein wahrhaft abenteuerliches, globalisiertes Leben, schon bevor er Generalinspektor für Genie, Brücken- und Strassenwesen und damit helvetischer Chefbeamter für Infrastruktur und Planung wurde – in einer Zeit, die sich durch alles andere auszeichnete als durch die Ruhe und Stetigkeit, die dafür notwendig gewesen wären. Kurze Beiträge zu seinem Reisebericht, seiner Denkschrift zum Strassenwesen und zum Leitbild der Chaussees beleuchten die grossen Ziele, aber auch die Diskrepanz zwischen Ideal und damaliger Realität.

Im zweiten Hauptteil beschreiben wir die Strassenenquête selbst. Wer sich nur für diese interessiert, kann den ersten Teil auch überspringen. Die Strassenenquête stellte sich – das ist ein wichtiges Projektergebnis – nicht als singuläre Informationskampagne heraus. Neben der mit Zirkularschreiben des Kriegsministers vom 18. Oktober 1800 gestarteten Enquête über die Strassenverhältnisse fanden vor- und nachher noch weitere Umfragen statt, die wichtige Elemente des Aufbaus einer zentralen Strassenverwaltung waren. Wir beginnen die engere Dokumentation und Analyse der Strassenenquête(n) mit den Regierungsgeschäften im zeitlichen Vorfeld. Dem folgt die Beschreibung der geplanten Neuordnung des Strassenwesens, in deren Logik auch die Umfragen selbst standen. Das waren neben der Klassifizierung der Strassen Umfragen über die Brücken und allgemein über die Verhältnisse im Strassenwesen. Teil dieses Kapitels ist auch eine auf das Gebiet der Helvetischen Republik bezogene Charakterisierung des Strassen- und Wegnetzes um 1800, wie dieses aus der Klassifizierungsumfrage hervorging (siehe auch im Anhang «Die Strassennetze der Kantone», S. 130–145). Schliesslich werden die in der Zeit der Helvetik geschaffenen respektive verbreiteten Lehrmittel und Instruktionen beschrieben. Sie waren eng mit den Zielen der Strassenenquête verbunden und wiesen wirkmächtig in die Zukunft des forcierten Kunststrassenbaus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Die Helvetische Republik

Die 1798 proklamierte und bis 1803 bestehende Helvetische Republik ist aus der Krise der alten Eidgenossenschaft heraus entstanden. Das noch auf das Spätmittelalter zurückgehende Bündnisgeflecht und die föderalistische Organisation der alten Eidgenossenschaft hatten die Durchführung von politischen und wirtschaftlichen Reformen in unterschiedlichem Masse behindert und vor allem die Schaffung zentraler Institutionen verunmöglicht.² Gleichzeitig wirkten die Französische Revolution von 1789 sowie die von ihr ausgelöste zuerst revolutionäre, dann auch machtpolitische Dynamik prägend und in ihren weiteren Folgen zwingend auf den Zerfall der alten Eidgenossenschaft und auf die Proklamation und Entwicklung der Helvetischen Republik. Ersterer begann anfangs des Jahres 1798 mit zunächst kaum koordinierten revolutionären Bewegungen in Basel, in der Waadt, in Freiburg oder im Oberwalis. Danach breiteten sich die Revolutions- und Reformbestrebungen schnell aus.

Ein entscheidender Punkt war das militärische Eingreifen Frankreichs, in dessen direktem Zusammenhang am 12. April 1798 die Helvetische Republik als nationaler Einheitsstaat proklamiert und die neue Verfassung beschlossen wurde. Die französische Armee blieb in der Folge ihr «Rückgrat» und ihr «wichtigster Ordnungsfaktor».³ Aus der französischen militärischen Präsenz folgte der alles erschwerende und kompromittierende Umstand, dass die junge Republik im Vorfeld und während des Zweiten Koalitionskriegs zum Operationsgebiet der europäischen Mächte wurde. Das belastete das helvetische Projekt stark und verhinderte namentlich die Stabilisierung der Verhältnisse und den Aufbau einer neuen finanziellen Basis für die Reformen.

Der Umbruch mit dem Ziel eines helvetischen Zentralstaats wies teilweise revolutionären Charakter auf. Das betraf die Dynamik der Ereignisse selbst sowie etwa die Beschlüsse zur staatlichen Verfassung, zur territorialen Neuaufteilung, zur Aufhebung der Grundlasten oder zur Rechtsgleichheit der Bürger. Es bestanden aber auch bemerkenswerte reformabsolutistische Kontinuitäten.⁴ So gründete die neue Republik personell und ideell stark im Reformdiskurs des ausgehenden Ancien Régime, was hinsichtlich des Strassenwesens in den Plänen zur wirtschaftspolitischen Rationalisierung der Raumbezüge sowie in der Modernisierung der Verwaltung augenfällig ist.⁵

Der Zusammenbruch der alten Ordnung, die neue zentralstaatliche Verfassung, der Krieg sowie nicht weniger als vier Staatsstreiche, alle diese Umstände lassen sich auch in den Strassenakten verfolgen. Die Geschichte der geplanten Strassenreform ist von ihrem Ende her denn auch schnell erzählt: sie scheiterte in den ersten Anfängen. Die Strassen waren am Ende der Helvetischen Republik nicht besser, sondern, glaubt

2 Diese Skizze stützt sich auf: Holenstein, André. Beschleunigung und Stillstand. Spätes Ancien Régime und Helvetik (1712–1802/03), in: Kreis, Georg (Hg.). Die Geschichte der Schweiz, Basel 2014, 310–361, zur Krise des Ancien Régime 339–351, und auf: Würgler, Andreas. Epilog: Ende und Anfang – Kontinuität und Diskontinuität im Übergang vom Ancien Régime zur Moderne, in: Holenstein, André (Hg.). Berns goldene Zeit, Bern 2008, 558–563.

3 Holenstein 2014, 357.

4 Vgl. dazu Holenstein, André. Die Helvetik als reformabsolutistische Republik, in: Schläppi, Daniel (Hg.). Umbruch und Beständigkeit. Kontinuitäten in der Helvetischen Revolution von 1798, Basel 2009, 83–104.

5 Zur Frage von Kontinuität und Diskontinuität vgl. Würgler, Andreas. Epilog: Ende und Anfang – Kontinuität und Diskontinuität im Übergang vom Ancien Régime zur Moderne, in: Holenstein 2008, 558–563.

man den vielen, in Folianten zusammengebundenen Klagen, schlechter als zuvor. Die «nachholende Fundamentalmodernisierung»⁶ scheiterte im Strassenwesen fürs erste umso unausweichlicher und gründlicher, als ruhige, geordnete, stete und verfahrenssicher vorangetriebene Prozesse die Grundlage des Erfolgs jeglicher Infrastrukturprojekte gewesen wären. All dies hatte die Zeit der Helvetik nicht zu bieten.

Es ist darum erklärungsbedürftig, warum wir die Bemühungen um eine Reform der Strassenverwaltung um 1800 als gute, ja als einmalige Möglichkeit sehen, um einen Einblick in das damalige Strassenwesen zu erhalten. Der wichtigste Grund dazu liegt in der umfangreichen Aktenproduktion der helvetischen Akteure, in jener forcierten Schriftlichkeit und in jenem Ringen um rationale Verwaltungsgrundlagen, die die Helvetik auszeichneten. In den zahlreichen Dokumenten der bewusst erlebten, gestalteten oder auch nur reflektierten Umbruchszeit treten die Strassen- und Verkehrsverhältnisse als Bestandsaufnahmen der damaligen Gegenwart, als Bezüge auf das Ancien Régime und in Plänen für die Zukunft hervor.

Die Begriffe Staat und Nation in den helvetischen Quellen

In den Dokumenten der helvetischen Regierung und Verwaltung sind die Begriffe Staat und Nation zahlreich.⁷ Das erstaunt nicht angesichts der damals immer wieder beschworenen, in der Verfassung verankerten «unteilbaren nationalen Einheit und der gleichmässigen staatlichen Integration aller Gebiete». Das «Institutionengefüge des neuen Staates» war «konsequent auf die Stärkung der Staatsgewalt» ausgerichtet.⁸ Der Quellenbegriff Staat bezog sich in den helvetischen Quellen der Strassenverwaltung retrospektiv auf die einzelnen Stände der alten Eidgenossenschaft, aktuell auf die helvetischen Kantone (trotz des Umstands, dass diese nun nur noch Verwaltungseinheiten waren) sowie natürlich auf die politisch-administrative Einheit der Helvetischen Republik. Der erste «Hauptgrundsatz» der helvetischen Verfassung vom 12. April 1798 lautete: «Die helvetische Republik macht einen unzertheilbaren Staat aus.»⁹ In der Verwendung von Nation und national schwingen unterschiedliche explizite und implizite Konnotationen mit:

- als Synonym von Staat respektive staatlich, jedoch nur die oberste, helvetische Ebene betreffend,
- als Geltungs- und Bestimmungsanspruch der Zentralregierung respektive der Zentralverwaltung,
- als die Helvetische Republik oder als das Land betreffend, was auch die Vorstellung eines Territoriums implizierte,
- als eine positiv gewertete Zusammengehörigkeit,
- als Unterstellung von Volks- und/oder Landeseigenschaften.¹⁰

6 Holenstein, André. Beschleunigung und Stillstand. Spätes Ancien Régime und Helvetik (1712–1802/03), in: Kreis, Georg (Hg.). Die Geschichte der Schweiz, Basel 2014, 310–361, 354.

7 In der bernischen Antwort zur Vernehmlassung vom 15. September 1800 verwendete von Fellenberg den Begriff Staat zwölfmal. Dabei bezog er sich sowohl auf die alten Verhältnisse als auch auf die Situation, die durch die Veränderung der überkommenen Verhältnisse entstehen würde. In der Antwort des Kantons Léman erscheint der Begriff état elfmal.

8 Holenstein 2014, 355.

9 ASHR 1, Nr. 2, 566–603, 567.

10 Zur bisherigen «gelehrten Konstruktion des schweizerischen Nationalcharakters», vgl. Holenstein, André. Beschleunigung und Stillstand. Spätes Ancien Régime und Helvetik (1712–1802/03), in: Kreis, Georg (Hg.). Die Geschichte der Schweiz, Basel 2014, 310–361, 335. Holenstein betont die Gleichzeitigkeit des Nationendiskurses «mit einer nie zuvor erreichten wirtschaftlich-kommerziellen und kulturell-wissenschaftlichen Verflechtung mit Europa». Zum Thema vgl. auch Holenstein, André et

Die Helvetische Republik löste unterschiedliche vor- und frühstaatliche Herrschaften ab und sie wurde ihrerseits eine Übergangsform oder allenfalls eine Etappe im säkularen Prozess von den Familien- und Standesherrschaften zur Staatlichkeit modernen Zuschnitts, die sich durch bürokratische Verwaltungsstrukturen und Verwaltungungsverfahren auszeichnete. Diesen Übergang beschreibt Rudolf Braun, indem er sich auf Max Webers idealtypische «legale Herrschaft» stützt. Elemente waren etwa die Abschaffung des «Eigenbesitzes der sachlichen Verwaltungs- und Beschaffungsmittel», ein regelmässiges Gehalt der Funktionsträger, die Rechnungspflicht, die Fachqualifikation als Voraussetzung der Stellenbesetzung, die damit verbundene Frage entsprechender Ausbildungsgänge, die arbeitsteilige Strukturierung der Verwaltung, institutionalisierte Entscheidungs- und Kontrollverfahren, ein wachsendes Eindringen von Expertenwissen, die Vereinheitlichung von Sonderrechten und Regelungen, die Zentralisierung und die Trennung von Regierung und Verwaltung.¹¹ Alle genannten Elemente waren auch Anliegen der helvetischen Strassenverwaltung, ohne dass sich diese damals schon strukturell verfestigt hätten und zu routinierter Selbstverständlichkeit geworden wären. In dieser Situation war das Sprechen vom Staat und noch stärker das Sprechen von der Nation vor allem auch programmatischer und teleologischer Impetus in der Entwicklung, die von Mitte des 18. Jahrhunderts bis weit ins 19. Jahrhundert dauerte und aus dem die Helvetik wohl durch ihre weitgehenden Zielsetzungen, aber auch durch die Grösse ihrer diesbezüglichen Vollzugsprobleme hervorragt.

Aus den überlieferten Kontexten der Reformprozesse des ausgehenden Ancien Régime und der Helvetischen Republik wird deutlich, dass es sich um 1800 erst um Anfänge der Herausbildung einer Staatlichkeit als politisch-administrative Einheit und eines darauf absetzenden Nationalbewusstseins handeln konnte.

Das Gebiet zur Zeit des Ancien Régime

Vor der Helvetischen Revolution bestand das Gebiet in der ungefähren territorialen Ausdehnung der Schweiz von 1815 «aus drei miteinander verbündeten Staatsgebieten, der Eidgenossenschaft, der Landschaft Wallis und den drei Bünden». Erstere beschrieb Martin Körner wie folgt: «Zur eigentlichen Eidgenossenschaft gehörten dreizehn souveräne <Orte>, acht alte (Zürich, Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden, Zug und Glarus), die sich bereits vor 1415 verbündet hatten, und fünf neue (Freiburg, Solothurn, Basel, Schaffhausen und Appenzell), ehemalige Zugewandte, die zwischen 1481 und 1513 als Orte in den Bund aufgenommen wurden. Diese dreizehn – sieben Stadt- und fünf Bauernrepubliken sowie Zug mit einer gemischten Verfassung – verfügten alle über ein gewisses Territorium und hatten dazu noch Anrecht auf Mitregierung in den gemeinsamen Untertanengebieten (= gemeinen Herrschaften), bei deren Erwerb sie mitbeteiligt gewesen waren. Die zugewandten Orte, eine Gruppe Verbündeter von niedrigerem Rang, bestanden aus den drei Städten St. Gallen, Mülhausen

al. (Hg.). Politische, gelehrte und imaginierte Schweiz. Kohäsion und Disparität im Corpus helveticum des 18. Jahrhunderts, Genf 2019.

11 Braun, Rudolf. Das ausgehende Ancien Régime in der Schweiz. Aufriss einer Sozial- und Wirtschaftsgeschichte des 18. Jahrhunderts, Göttingen 1984, 211–255. Braun stützt sich in seiner Aufzählung auf Max Weber. Wirtschaft und Gesellschaft [1. Aufl. 1922], Tübingen 1980, 125–130. Vgl. dazu auch Schiedt, Hans-Ulrich. Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur in der Schweiz zwischen 1740 und 1910, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, 1/2007, 39–54.

und Biel – Rottweil hatte sich 1632 aus dem Bund gelöst – sowie aus dem Fürstentum Neuenburg (bis 1707 Besitz der Orléans-de Longueville, nachher preussisch bis 1856) und der Fürstabtei St. Gallen. Je mit einem Teil der Eidgenossenschaft verbündet waren die Stadtrepublik Genf und der Fürstbischof von Basel mitsamt seinem Untertanengebiet im Jura und im Laufental. Die Abtei Engelberg, die Republik Gersau und die Stadt Rapperswil standen als Protektorate einzelner Orte unter eidgenössischem Schutz.

Der Behandlung gemeinsamer Geschäfte diente die eidgenössische Tagsatzung, halb Gesandtenkongress, halb oberste Föderationsregierung. Jeder Ort, auch Stand oder Kanton genannt, sandte meist eine an Instruktionen gebundene Zweierdelegation, die aber nur über eine Stimme verfügte. Entschlüsse wurden einstimmig gefasst. Das Mehrheitsprinzip konnte sich nicht durchsetzen. Um Einstimmigkeit zu erreichen, schloss sich die Minderheit in der Praxis der Mehrheit an, aber nur bei unbedeutenden Angelegenheiten. Ein Tagsatzungsentscheid wurde erst nach erfolgter Ratifikation durch alle Orte verbindlich. Zürich führte als Vorort den Vorsitz, besorgte die diplomatische Korrespondenz und verwahrte die gemeinsamen Verträge. Die Stadt Baden, Kurort und Hauptort der gleichnamigen gemeinen Herrschaft, war bis 1714 ständiger Sitzungsort, danach tagte man in Frauenfeld. Seit der Glaubensspaltung hatten sich parallel zur Tagsatzung auch nach Konfessionen getrennte Konferenzen institutionalisiert, an welchen sich die katholischen beziehungsweise reformierten Orte über ihre gemeinsame Politik berieten. Sitzungsorte dafür waren Luzern für die Katholischen und Aarau für die Reformierten.

Da die Orte über gemeinsame Untertanengebiete, die gemeinen Herrschaften, verfügten, ergaben sich Verwaltungsprobleme, welche man auf der Grundlage des Kondominiums regelte. Dazu dienten besondere Tagsatzungen, die nur von jenen Orten beschickt wurden, welche in den jeweiligen gemeinen Herrschaften regierungsberechtigt waren. Die «italienischen» Vogteien Valle Maggia, Locarno, Lugano und Mendrisio standen unter der Verwaltung der zwölf Orte, ohne Appenzell, von denen jeder turnusgemäss für zwei Jahre den eidgenössischen Landvogt stellte. Analog verlief die Verwaltung der den sieben alten Orten unterstellten «deutschen» gemeinen Herrschaften Freie Ämter, Baden, Thurgau, Rheintal und Sargans. Die Kontrolle über die Amtsführung der Landvögte und die Beschlussfassung über die einzuschlagende Wirtschafts- und Sozialpolitik geschah anlässlich der ordentlichen Jahrrechnungstagsatzung oder durch das ennetbirgische Syndikat jenseits des Gotthards. Neun weitere gemeine Vogteien (Bellinzona, Riviera, Blenio, Schwarzenburg, Orbe-Echallens, Grandson, Murten, Uznach und Gaster) wurden von nur zwei oder drei Kantonen auf ähnliche Art verwaltet.»¹²

Das Gebiet der Helvetischen Republik

Das Territorium der Helvetischen Republik wurde durch die Verfassung vom 12. April 1798 in Kantone eingeteilt. Diese hatten nur in der Minderheit der Fälle die territorialen Grenzen der vormaligen Orte der alten Eidgenossenschaft und sie unterschieden sich ebenso oft von den Kantonen, wie sie nach der Helvetik und besonders nach 1815 bestanden. Die Neuaufteilung hatte drei hauptsächliche Zwecke. Sie war eine Massnahme, um die Bedeutung der alten Herrschaften und im Besonderen das Gewicht

12 Körner, Martin. Die Schweiz 1650–1850, in: Fischer, Wolfram et al. Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 4, Stuttgart 1993, 589–617, zit. 593f.

Berns zu brechen, um die bisherigen Untertanengebiete als gleichberechtigte Territorien zu etablieren und um vernünftigeren Verwaltungseinheiten zu erreichen. Dafür hatte die helvetische Verfassung 21 Kantone vorgesehen. Diese Zahl reduzierte sich bis Mitte des Jahres 1798 auf 18 Kantone, wobei die zahlenmässige Reduktion noch die kleinste Abweichung darstellte. Es entstanden nun auch die Kantone Baden, Linth, Oberland, Säntis und Waldstätten. Im Falle von Linth und besonders von Waldstätten war dies auch eine Massnahme der militärischen Unterwerfung. Im April 1799 schloss sich Rätien der Helvetischen Republik an. Allerdings hatten der Zweite Koalitionskrieg und innere Friktionen zur Folge, dass Rätien kaum je eine Verwaltungsrealität der Zentralverwaltung wurde. Für Jean Samuel Guisan, den Chef der Division III «Génie, Ponts et Chaussées» des Kriegsministeriums, lag die südöstliche Landesgrenze im Sommer 1800 nördlich vor Chur.

Die 19 helvetischen Kantone

- Aargau: umfasste den Berner Aargau, bis 1801 ohne den Bezirk Zofingen; am 2. Juli 1802 wurde der Kanton Aargau mit Baden zum Kanton Aargau vereinigt.
- Baden: umfasste die gemeinen Herrschaften Grafschaft Baden und Freie Ämter; wurde am 2. Juli 1802 mit Aargau und dem Fricktal zum Kanton Aargau vereinigt.
- Basel, ohne die Gemeinden Allschwil, Schönenbuch, Oberwil, Therwil, Reinach, Arlesheim, Ettingen, Aesch und Pfeffingen.
- Bellinzona: hervorgegangen aus den ehemaligen gemeinen Herrschaften Blenio, Riviera, Bellinzona und dem Urner Untertanengebiet Leventina; wurde am 2. Juli 1802 mit dem Kanton Lugano zum Kanton Tessin vereinigt.
- Bern: ohne die Untertanengebiete Waadt und Aargau und ohne das Oberland, mit der bis dahin gemeinsam mit Freiburg verwalteten Vogtei Schwarzenburg; wurde am 2. Juli 1802 wieder mit dem Berner Oberland vereinigt.
- Freiburg: mit den bernischen Landvogteien Payerne und Avenches und gemeiner Herrschaft Murten.
- Léman: hervorgegangen aus dem bernischen Waadtland und den gemeinen Herrschaften Echallens, Orbe, Grandson.
- Linth: hervorgegangen aus Glarus, den gemeinen Herrschaften Uznach, Gaster, Sargans, Gams, dem Schirmort Rapperswil, dem Obertoggenburg sowie dem Zürcher Untertanengebiet Sax und dem Glarner Untertanengebiet Werdenberg sowie den schwyzerischen Untertanengebieten March, Höfe und Einsiedeln; wurde am 2. Juli 1802 aufgeteilt.
- Lugano: hervorgegangen aus den ehemaligen gemeinen Herrschaften Lugano, Mendrisio und Locarno; wurde am 2. Juli 1802 mit dem Kanton Bellinzona zum Kanton Tessin vereinigt.
- Luzern, ohne die ehemaligen Vogteien Hitzkirch und Aesch.
- Oberland: wurde am 2. Juli 1802 mit dem Kanton Bern vereinigt.
- Rätien: Zugewandter Ort Drei Bünde ohne die Untertanengebiete Chiavenna, Veltlin und Bormio; Beitritt zur Helvetischen Republik am 21. April 1799.
- Säntis: hervorgegangen aus der Republik der Landschaft St. Gallen, Untertoggenburg, beiden Appenzell und der Herrschaft Rheintal; später mit Obertoggenburg; einzelne Regionen sagten sich im August 1802 los.
- Schaffhausen: mit der zürcherischen Stadt Stein am Rhein und bis 1800 mit dem Bezirk Diessenhofen.
- Solothurn.
- Thurgau: hervorgegangen aus verschiedenen weltlichen und geistlichen Herrschaften und dem eidgenössischen Untertanengebiet; bis 1800 ohne Bezirk Diessenhofen.

- Waldstätte: Zusammenfassung von Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Zug, Engelberg und Gersau; ab 5. November 1801 Zerfall in die Kantone Unterwalden, Schwyz, Zug und Uri.
- Wallis: helvetischer Kanton bis im November 1801; ab 30. August 1802 als Folge französischen Diktats unabhängige Republik.
- Zürich: ohne Stein am Rhein, Sax, Schlieren und Dietikon.

Nichthelvetische Territorien waren Genf, das Département Mont-Terrible (Jura), die Principauté de Neuchâtel und bis 20. Februar 1802 das Fricktal (Vorderösterreich).

Der verwaltungsgeschichtliche Kontext

Oftmals wird aus den Hauptzielen «des revolutionären Programms der Helvetik» – «die Rechtsgleichheit, die Abschaffung der Zehnten und Grundzinsen, die Umstellung von der Finanzwirtschaft des Ancien Regime auf ein modernes, einheitliches Steuersystem, die Förderung des Erziehungswesens, die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht und anderes mehr» –¹³ darauf geschlossen, dass das Strassenwesen offensichtlich keine Priorität genoss. Das ist jedoch in mehreren Punkten zu relativieren. Auch die Verwaltungsreform war ein zentrales Anliegen der helvetischen Protagonisten in Regierung und Ministerien. Und für die Verwaltungsmodernisierung war wiederum das Genie-, Strassen- und Brückenwesen eine wichtige Leitlinie. Das traf nicht nur auf die Zeit der Helvetik, sondern auch schon auf die werdenden Staaten des Ancien Régime und später auf die Kantone der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu.¹⁴

In der aktuellen Forschung wird auch die verwaltungsgeschichtliche Bedeutung der Helvetik vermehrt diskutiert und zuweilen sogar hervorgehoben. Die Einleitung zum Sammelband «Sozialdisziplinierung – Verfahren – Bürokraten. Entstehung und Entwicklung der modernen Verwaltung» beginnt mit dem Satz: «Politische Herrschaft begegnet uns im Alltag als Verwaltung.»¹⁵ Auf diese nahe beim Diktum von Max Weber: «Denn Herrschaft ist im Alltag primär: Verwaltung», gehaltene Feststellung wird oft rekurriert; sie ist grundlegend. Nun zeichnete sich aber die Zeit der Helvetik nur in geringem Masse durch einen Alltag aus, in dem Routinehandeln möglich gewesen wäre: permanente Verfassungsdiskussionen, zwei neue Verfassungen, zwei Umzüge der Zentralverwaltung in eine neue Hauptstadt, im Herbst 1798 von Aarau nach Luzern und im Frühling 1799 von Luzern nach Bern,¹⁶ Neuordnung der territorialen Einheiten, Krieg, Prekariate, Provisorien und fehlende Mittel, um sowohl die eigene Verwaltung als auch die von ihr angeordneten Massnahmen in den Kantonen und Munizipalitäten zu bezahlen, das waren die schwierigen Bedingungen um 1800. Am effektivsten setzte sich die Verwaltung auf der formalen Ebene, in der Verwaltungskommunikation durch: mit der Schriftlichkeit der Verfahren sowie mit einer verwaltungsorganisatorisch bestimmten Ablage, die auch im Quellenfundus der Strassenverwaltung noch stark und vielfältig nachvollziehbar ist.

13 Fankhauser, Andreas. Die Zentralbehörden des helvetischen Einheitsstaates. Organisation und Funktionieren, in: Helvetik – Neue Ansätze, Itinera 15, Basel 1993, 35–49, 40.

14 Vgl. dazu Schiedt, Hans-Ulrich. Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur in der Schweiz zwischen 1740 und 1910, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, 1/2007, 39–54.

15 Haas, Stefan; Pfister, Ulrich (Hg.). Sozialdisziplinierung – Verfahren – Bürokraten. Entstehung und Entwicklung der modernen Verwaltung, Itinera 21, Basel 1999, 11.

16 Fankhauser 1993, 43.

Regierungs- und Verwaltungsstruktur einer Revolution

Um die Verwaltungsprozesse verstehen zu können, ist es erforderlich, die Organe der Helvetischen Republik und die Funktionsaufteilung zwischen der helvetischen Regierung und der Zentralverwaltung kurz zu skizzieren. Wir beschränken uns dabei auf den Zeitraum, in welchem die Umfragen stattfanden, das heisst auf die Jahre 1799 bis Frühjahr 1801.

Das Direktorium – zeitweise Commission Executive respektive Vollziehungsausschuss genannt – war die oberste exekutive Gewalt. Es ernannte die Minister. Diese gehörten dem Direktorium aber nicht an. Von 1798 bis 1801 bildeten die Ministerien die Zentralverwaltung, so das Ministerium für Justiz und Polizei, das Ministerium der öffentlichen Erziehung, später Ministerium der Künste und Wissenschaften genannt, die Ministerien des Innern und der Finanzen, das Ministerium des Krieges.¹⁷

Das Funktionieren der Regierung ist aus einem Bericht der Senatskommission vom 25. Juli 1799 überliefert: «Das Directorium fasst in seinen alltäglichen, gewöhnlich 8 Stunden lang dauernden Sitzungen 50-80 Beschlüsse mit Inbegriff der Depeschen [...]. Viele dieser Beschlüsse und Depeschen sind dringend und müssen also auf der Stelle oder im Laufe des Tages, alle aber innert 24 Stunden verfertigt werden [...]. 4 Secretärs sind gewöhnlich den ganzen Tag, von 7 Uhr morgens bis 8 Uhr Abends, nicht selten auch einen Theil der Nacht hindurch beschäftigt.»¹⁸

Die Minister nahmen alle zwei Tage mindestens eine Stunde an den Sitzungen des Direktoriums teil, um dort ihre Geschäfte zu vertreten. Von diesen Sitzungen trugen sie die Beschlüsse und Weisungen in die eigenen Verwaltungsbereiche, wo diese umgesetzt werden sollten. Im Falle hoher Dringlichkeit wurden die Minister ausserordentlich beigezogen.¹⁹

Fankhauser sah im Direktorialsystem mit der strikten Trennung von Regierung und Verwaltung eine der Schwächen der helvetischen Regierungsform. Beim Direktorium lief alles zusammen, das Grosse und das Kleine: «Die Mitglieder des fünfköpfigen Vollziehungsdirektoriums hatten keine Verwaltungsfunktionen auszuüben, sie sollten sich ganz der Leitung der Staatsgeschäfte widmen können. Deshalb fehlte im Regierungskollegium eine Ressortverteilung. Das Direktorialsystem bewirkte jedoch sehr rasch die völlige Überlastung der Exekutive, die zu viel an sich zog und zu wenig delegierte.»²⁰ Dieses Nebeneinander von grossen und kleinen Geschäften beschränkte sich jedoch nicht nur auf das Direktorium, es setzte sich in der Zentralverwaltung und konkret in der Strassen- und Brückenverwaltung fort.

Gemäss Fankhauser waren «die Ministerien [...] im Allgemeinen in Divisionen, Abteilungen oder Büros und diese manchmal in Sektionen gegliedert. Die Anzahl der Divisionen und Sektionen sagte nichts über die Grösse eines Ministeriums aus, oft bestanden die Unterabteilungen bloss aus einem einzigen Beamten.» Trotz der eigentlich klaren Strukturvorgabe war die Zentralverwaltung zwischen 1798 und 1803 «in stetiger Veränderung begriffen».²¹ Alles war provisorisch, die Regierung

17 Fankhauser, Andreas. Die Zentralbehörden des helvetischen Einheitsstaates. Organisation und Funktionieren, in: Helvetik – Neue Ansätze, Itinera 15, Basel 1993, 40.

18 ASHR 4, 1044f.; Fankhauser, Andreas. Die Exekutive der Helvetischen Republik 1798–1803. Personelle Zusammensetzung, innere Organisation, Repräsentation, Studien und Quellen. Zeitschrift des Schweizerischen Bundesarchivs 12, 1986, 113–193; Fankhauser, Andreas. Die Zentralbehörden des helvetischen Einheitsstaates. Organisation und Funktionieren, in: Helvetik – Neue Ansätze, Itinera 15, Basel 1993, 35–49, 45.

19 Fankhauser 1993, 40.

20 Fankhauser 1993, 44.

21 Fankhauser 1993, 41.

war provisorisch, der Verwaltungsaufbau war provisorisch, die Beamten der Ministerien waren provisorisch, die Entscheide galten provisorisch.²²

Verwaltungshierarchie zwischen der Zentralverwaltung, den Kantonen und Gemeinden

Eine zentrale staatliche Organisation des Strassenwesens bedingte eine Verwaltungshierarchie, die gemäss der Verfassung von 1798 vom Ministerium zu den Regierungstatthaltern und den Verwaltungskammern in den Kantonen, von diesen weiter zu den strassen- und brückenverantwortlichen Distriktsbeamten, den sogenannten Nationalagenten, und von diesen weiter zu den für bestimmte Strassenabschnitte verantwortlichen sogenannten Pionieren oder Wegmeistern und schliesslich bis zu den Munizipalitäten reichte.

Von der Zentralverwaltung aus waren die Regierungstatthalter und die kantonalen Verwaltungskammern, die *Chambres administratives*, die direkten Ansprechpartner. Das Bemühen des Generalinspektors Jean Samuel Guisan ging jedoch spätestens im Jahr 1800 dahin, dass diese in ihrem Kreis einen Verantwortlichen für den Fachbereich ernannten. Falls dies nicht möglich wäre, sollte die exekutive Leitung der kantonalen Strassenverwaltung an einen externen Inspektor übergehen. Das schlug Kriegsminister Lanther dem Direktorium in einem in der Handschrift von Guisan verfassten [Rapport vom 5. April 1800](#) vor.²³ Das wurde dann auch im Gesetz vom 22. Oktober 1800 so festgelegt. Die Einführung solcher fachtechnischer Administrationszweige und Chargen hatte letztlich aber unklare Abgrenzungen der Kompetenzen und eine Überhäufung der Distriktstatthalter und der Spezialfunktionäre mit Arbeit zur Folge.

Die Division III im Kriegsministerium

Mit der Verfassung von 1798 wurde das Strassenwesen zur zentral verwalteten Staatsache. Es war ein absolutes Novum in der schweizerischen Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte, dass eine übergeordnete staatliche Ebene für das Strassenwesen verantwortlich sein sollte. Vorbild dazu war Frankreich mit seinen zentral verwalteten Hauptstrassen, seinen Ausbildungsstätten und seiner Administration des Ponts et Chaussées.²⁴

Das Strassenwesen war anfänglich für eine kurze Zeit beim Ministerium der Künste und Wissenschaften angesiedelt. So war das in der ersten helvetischen Verfassung vom 12. April 1798 im Paragraphen 84 festgelegt: «Es sind vier Minister: derjenige der auswärtigen Geschäfte und des Kriegswesens; derjenige der Rechtspflege und der Polizei; derjenige der Finanzen, des Handels, des Ackerbaus und der Handwerke; derjenige der Wissenschaften, schönen Künste, öffentlichen Gebäude, Brücken und Straßen.»²⁵

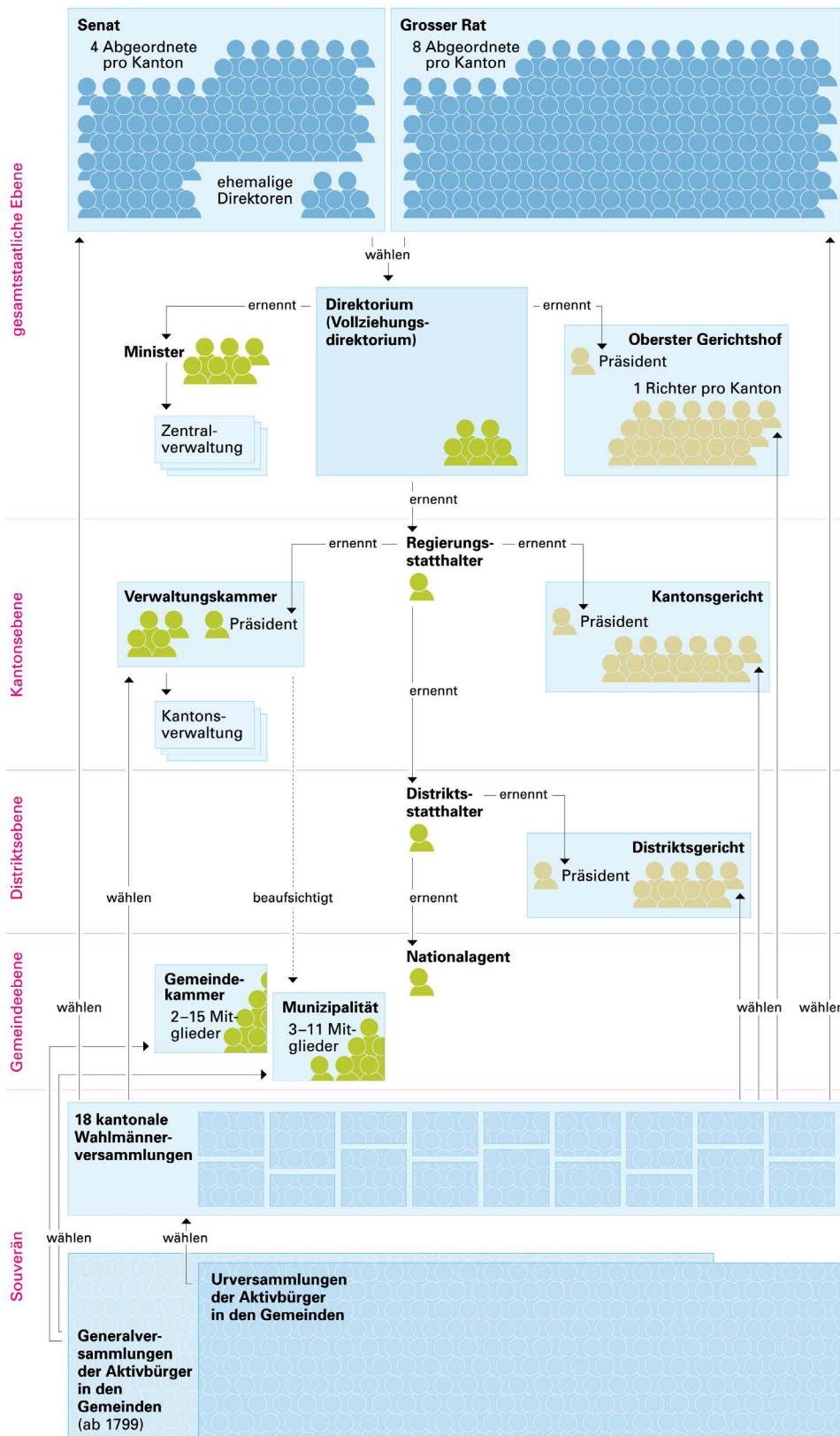
22 Man suche in den digitalisierten Findmitteln und in den Artikeln von Fankhauser nach dem Wort «provisorisch»...; siehe auch die Passage über die provisorische oder definitive Anstellung von Guisan, Schweizerisches Bundesarchiv, CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 505-508 [PDF-S. 630-633].

23 CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 439-463 [PDF-S. 564-588], hier p. 444ff.

24 Petot, Jean. *Histoire de l'administration des ponts et chaussées, 1599–1815*, Paris 1958.

25 ASHR 1, Nr. 2, 581.

Staatsaufbau der Helvetischen Republik 1798–1800 (vereinfacht)



Grafik aus Fankhauser, Andreas. Die Helvetische Republik, HLS, www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D9797.php (© 2006 HLS und Marc Siegenthaler, Bern). «Die sogenannten Aktivbürger repräsentierten das souveräne Volk. Zu den Urversammlungen traten die mindestens zwanzigjährigen und mindestens seit fünf Jahren in einer Gemeinde wohnenden Männer zusammen. Auf 100 Aktivbürger eines Dorfs, einer Stadt bzw. eines Stadtquartiers wurde ein Wahlmann gewählt. Für die kantonale Wahlmännerversammlung wurde die Zahl der Wahlmänner durch Losentscheid um die Hälfte reduziert. Die Versammlung machte damit 0,5% der Aktivbürger aus. Ab 1799 wählte die Generalversammlung der Aktivbürger in der Gemeinde die Mitglieder der Munizipalität. Die Generalversammlung derjenigen Aktivbürger, die Anteilhaber am Gemeindegut waren, wählte die Mitglieder der Gemeindekammer.»

Bei der genaueren Festlegung der Zuständigkeitsbereiche am 2. Juli 1798 wurde das Strassen- und Brückenwesen zusammen mit der Strassenpolizei vom Ministerium der Künste und Wissenschaften weg dem Kriegsministerium übertragen.²⁶ Das lag durchaus in der Logik der alten Verbindung von *Génie civile* und *Génie militaire*. Allerdings blieb der Posten des Kriegsministers zunächst noch unbesetzt. Erst am 15. Oktober 1798 wurde Nicolas Simon Pierre Repond zum Kriegsminister ernannt.²⁷ Es war darum immer noch der Minister der Künste und Wissenschaften Philipp Albert Stapfer, an den sich das Direktorium am 31. August 1798 mit dem Auftrag wandte, so bald als möglich zwei Personen vorzuschlagen, denen die Aufsicht über die Brücken und Strassen anvertraut werden könnte, den einen für den deutschen, den andern für den französischen Teil der Republik.²⁸ Am 6. September 1798 beschloss das Direktorium aufgrund des Berichts von Stapfer, im «Bureau de la Guerre» eine «Division des Ponts et Chaussées» einzurichten und mit zwei «commis inspecteurs» zu besetzen.²⁹ Als ein solcher Commis Inspecteur begann Jean Samuel Guisan zunächst als einer von drei Angestellten des Kriegsministeriums. Er wurde bis Mitte 1801 zur zentralen Figur des helvetischen Strassenwesens. Neben ihm war Johannes Feer von Zürich als deutschsprachiger Commis Inspecteur vorgesehen. Dieser lehnte jedoch ab; er blieb auf seinem Posten als Architekt des Grafen von Sachsen-Meiningen.³⁰ Damit rückte Guisan zum faktischen Chef auf, was sich dann auch im entsprechenden Titel und mit Beschluss des Direktoriums vom 26. April 1799 auch im militärischen Rang eines «Chef de Brigade dans le Corps du Genie de l'armée helvétique» niederschlug.³¹ Er leitete in der Folge die Strassen- und Brückengeschäfte der ganzen Republik.

Die Organisation des Kriegsministeriums und der Aufbau einer Strassenverwaltung erfolgten gleichzeitig. Am 1. November 1798 schlug der Kriegsminister dem Direktorium folgende Organisation des «Bureau» de la Guerre vor:

1. Division: Organisation générale & mouvement des Troupes
2. Division: Administration générale & entretien de l'Armée
3. Division: Génie
 1. Sektion: Architecture militaire
 2. Sektion: Ponts et Chaussées
 3. Sektion: Travail géographique: Travail, correction et depot des cartes générales et particulières de l'Helvétie et de ses etablissements militaires
4. Division: Artillerie

Im Frühjahr 1800 reichte Kriegsminister Lanther der Commission Exécutive einen Bericht ein, in dem er die in seinem Büro Beschäftigten mit Namen und Lohn auflistete. In dieser sind die vier Divisionen von 1798 bestätigt. Neu kam als fünfte Division die «Administration générale» hinzu. Gemäss dieser Angaben bestand das Kriegsministerium inklusive Kriegsminister aus 27 Personen. Der Generalinspektor hätte einen Lohn von monatlich 160 Franken bekommen, die beiden weiteren Angestellten von

26 ASHR 2, Nr. 80, 467–471; Fankhauser, Andreas. Die Zentralbehörden des helvetischen Einheitsstaates. Organisation und Funktionieren, in: *Helvetik – Neue Ansätze*, Itinera 15, Basel 1993, 39.

27 Fankhauser, Andreas. Die helvetische Militärorganisation. Absichten und Probleme, in: Simon, Christian; Schluchter, André (Hg.). *Dossier Helvetik – Dossier Helvétique*, Bd. 1, Souveränitätsfragen, Militärgeschichte, Basel und Frankfurt a. M. 1995, 52.

28 ASHR 15, Nr. 2016a, 842f. Gemäss der Herausgeber der ASHR habe der Minister Henri-Abram Exchaquet von Aubonne vorgeschlagen.

29 CH-BAR#B0#1000/1483#1482, fol. 36.

30 CH-BAR#B0#1000/1483#3144#1, fol. 29 [PDF-S. 35]. Das Direktorium fällt diese Entscheid am 27. Oktober 1798; siehe auch: ASHR 15, Nr. 2016b, 842. Der Name «Feer» wurde auch «Fehr» geschrieben..

31 CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, 245–246 [PDF-S. 367–368].

88 respektive 80 Franken.³² Das war mindestens bei Guisan jedoch nicht der Fall, dessen Löhne Mitte 1801 alle noch ausstehend waren. Die von Lanther gemachten Angaben wurden im «Almanach national-helvétique pour l'an MDCCCI» im Wesentlichen bestätigt. Die personelle Zusammensetzung der Division III war damals: Jean-Samuel Guisan als Inspecteur général des Ponts et Chaussées, gewählt 1798; Louis Kupfer³³ von Bern, gewählt 1799, und S. R. Weibel von Bern, gewählt 1800.³⁴ Neben der Abteilung im Kriegsministerium bestand mindestens zeitweise auch eine «Commission betreffend den Strassenunterhalt überhaupt», die der Senat im November 1798 einsetzte. Dieser gehörten die Senatoren Wilhelm Haas, Hans Conrad Escher, Urs Peter Joseph Cartier, Wyder und François Louis Bourgeois an. Der Zusammenhang ihrer Entstehung lässt darauf schliessen, dass die Kommission mit der Neuorganisation des Strassenwesens befasst war, nachdem ein Gesetz vom 26. November 1798 entschieden hatte, «dass alle Gemeinden Helvetiens, denen bisher die Besorgung der Strassen oblag, dieselben ferner unterhalten und besorgen sollen, bis ein allgemeines Gesetz über die Besorgung der Strassen in ganz Helvetien abgefasst sein wird».³⁵ In den bearbeiteten Quellen tritt die Kommission nur einmal, in den Beratungen der Missstände im Strassenwesen vom 22. Oktober 1799 hervor.³⁶

Schriftlichkeit als Verwaltungsprinzip

In der Literatur wird die Zeit der Helvetischen Republik als eine schreibwütige, über-administrierte Zeit, als einen dem ausgehenden Ancien Régime fremden, für die Helvetik jedoch charakteristischen Verwaltungsexzess beschrieben.³⁷ Die 4000 Aktenbände des Zentralarchivs der Helvetischen Republik weisen zweifellos auf einen Schriftverkehr in bisher nicht gekanntem Ausmass hin.³⁸ Der genauere Blick auf die Strassen- und Brückenverwaltung und auf ihren rund 70 Bände oder Dossiers umfassenden Schriftverkehr illustriert dies, er relativiert aber auch manches. Viele Schriftstücke wurden in der Logik der Verwaltung zwei- oder gar dreimal abgelegt, beispielsweise im Sekretariat des Direktoriums und in einer Entscheidsammlung der Brücken- und Strassenverwaltung. Nicht selten findet sich in den Akten der Verwaltung auch noch der Entwurf zum Entscheid, der meistens wohl im Direktorium gefällt, aber als Sachgeschäft im Departement vorbereitet worden war. Und oftmals existiert von einem Dokument auch noch die Übersetzung in der jeweils anderen Amtssprache (das Französisch dominierte).³⁹ Hinzu kommen die Protokolle der Sitzungen. Schliesslich wurden auch Registerbände geführt, um die Übersicht zu behalten und um den jederzeitigen, leichten Rückgriff auf die Originale zu haben. Und was

32 CH-BAR#B0#1000/1483#506#1, p. 369.

33 Kupfer wechselte später in die Sektion Zölle und Mauten des Finanzministeriums.

34 Almanach national-helvétique pour l'an MDCCCI, par le Citoyen Hoffmeister, Secrétaire du bureau de la Guerre, Lausanne 1801, 32ff.

35 ASHR 3, Nr. 108, 643f.

36 ASHR 5, Nr. 64, 159f.

37 Gemäss HLS-Artikel «Bundesarchiv» waren es am Ende der Helvetik 1803 4200 Bände oder 30 bis 40 Wagenladungen. Die anschwellende Schriftlichkeit wurde von Rudolf Braun schon für das Ancien Régime beschrieben und begründet. Sie war also nicht absolut neu. Neu war der institutionelle Rahmen des zentralstaatlichen Experiments.

38 Fankhauser, Andreas. Die Bedeutung der Helvetik für die Ausbildung moderner kantonaler Verwaltungsstrukturen, in: Itinera 21, Basel 1999, 79–91, 89.

39 Fankhauser, Andreas. Die Exekutive der Helvetischen Republik 1798–1803. Personelle Zusammensetzung, innere Organisation, Repräsentation, Studien und Quellen. Zeitschrift des Schweizerischen Bundesarchivs 12, 1986, 181.

Bände des Aktenbestands der Division III «Génie, Ponts et Chaussées». Es handelt sich um eine im Projekt vorgenommene Montage der digitalisierten Buchrücken. (BAR, HSE 2019)



sind schon 4000 Aktenbände einer Staatsverwaltung über fünf Jahre gegen die heutige Aktenproduktion nur schon einer kleineren Kantonsverwaltung

Die Akten des Zentralarchivs lassen darauf schliessen, dass das Schreiben grosse Zeit der Tätigkeit der helvetischen Behörden und Beamten einnahm. Das wird beispielhaft bestätigt, wenn sich etwa der Agent Jakob Moser von Rotenburg gegen den Vorwurf diverser Arbeitsversäumnisse an den Strassen damit rechtfertigte, dass die Agenten insbesondere für das Ausfüllen der zahlreichen Umfragen und Statistiken sehr viel Zeit benötigten. Moser arbeitete allein im August und November 1798 sowie im Januar und April 1799 während acht bis zehn Tagen pro Monat für diese Sonderaufgaben, nebst den üblichen Arbeiten in der Gemeinde und an den Strassen. Dabei waren die Agenten und die Wegmeister meistens noch mit einem Neben- oder gar einem Hauptgewerbe in der Landwirtschaft belastet.⁴⁰

Aus dieser forcierten Schriftlichkeit der helvetischen Verwaltung und aus der Tatsache, dass auch die Anfänge des Bundesarchivs in der Zeit der Helvetik liegen und seither eine weitgehende Kontinuität der Überlieferung bestanden hat, folgt die gute Quellenlage. Die Quellenfülle erlaubt es, aus dem damaligen Verwaltungswissen Informationen im Sinne der Hauptfragestellungen über die Strassen- respektive Wegnetze sowie über die Verkehrsverhältnisse auf diesen zu gewinnen. Wir können über den reichen Quellenfundus gleichsam in die Rolle der helvetischen Beamten schlüpfen, denen die Verhältnisse in den Regionen teilweise unbekannt waren und die sich darum auf verschiedenen Ebenen über die Situation in den Regionen informieren mussten.

Schriftenverkehr der Zentralverwaltung

Der Schriftenverkehr der Zentralverwaltung wurde in den sogenannten Missivenbüchern festgehalten, der ausgehende im Wortlaut und der eingehende mit Zahlen, die auf die entsprechenden Dossiers im Ablagesystem verweisen.⁴¹

40 Bernet, Paul. Der Kanton Luzern zur Zeit der Helvetik. Aspekte der Beamtenschaft und der Kirchenpolitik, Luzern 1993, 229.

41 Missivenbücher des Kriegsministers, die den Geschäftsbereich «Génie, Ponts et Chaussée» betreffen: CH-BAR#B0#1000/1483#2812–2815.

Rang	Kantone	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1798–1803
1	Bern	12	48	69	98	37	4	268
2	Aargau	5	21	42	51	53	8	180
3	Zürich		16	34	70	40	6	166
4	Linth		6	53	48	40	3	150
5	Fribourg		6	68	39	24	7	144
6	Baden	5	27	34	48	24	1	139
7	Léman		14	37	45	33	8	137
8	Solothurn		15	30	38	42	5	130
9	Basel	7	25	38	33	21	1	125
10	Waldstätten		25	51	33	5		114
11	Säntis		12	37	35	20	3	107
12	Luzern		30	25	34	14	2	105
13	Valais		14	26	25	3	1	69
14	Thurgau		9	20	21	10		60
15	Lugano		4	13	25	14	1	57
16	Schaffhausen		3	21	19	12	2	57
17	Oberland		12	20	11	12	1	56
18	Bellinzona		3	11	14	10	1	39
	Total	29	290	629	687	424	54	2074

Abgehende Schreiben gemäss der Missivenbücher des Kriegsministeriums. Bern, der Kanton mit der grössten Infrastrukturbau- und Verwaltungstradition, hatte auch den dichtesten Schriftwechsel mit der Zentralverwaltung. 1800 und 1801 waren gemessen am Schriftverkehr die Jahre der intensivsten Verwaltungstätigkeit. Zum nur zeitweise bestehenden Kanton Raetien ist keine Korrespondenz der Abteilung III überliefert.

Bern, der Kanton mit der grössten Infrastrukturbau- und Verwaltungstradition, hatte auch den dichtesten Schriftwechsel mit der Zentralverwaltung. 1800 und 1801 waren gemessen am Schriftverkehr die Jahre der intensivsten Verwaltungstätigkeit. Zum nur zeitweise bestehenden Kanton Raetien ist keine Korrespondenz der Abteilung III überliefert.

«Inventaire des Livres du Bureau des Ponts & Chaussées»

Ein Schlüsseldokument für den Quellenzugang ist das Mitte 1801 aufgenommene Inventar des Büros der Division III «Génie, Ponts et Chaussée», mit dem sich unter anderem das auf Ordnungszahlen beruhende Verweissystem der einzelnen Dokumente im Verwaltungsprozess aufschlüsseln lässt. Das Inventar ist nicht in der Handschrift des Generalinspektors Jean Samuel Guisan, sondern in der seines Nachfolgers Abram-Henri Exchaquet geschrieben. Das späteste im Inventar verzeichnete Datum bezieht sich auf den 1. Oktober 1801, das heisst schon auf die Zeit nach Guisans Tod. Wahrscheinlich diente das Inventar seinem Nachfolger Exchaquet als Orientierungshilfe, um sich in der Ordnung des von ihm neu übernommenen Büros und der dort vorhandenen Unterlagen zurechtzufinden.

Besonders interessant sind die unter 4. und 5. gemachten unscheinbaren Präzisierungen hinsichtlich der Ordnungszahlen, welche die vor- und nachgelagerten Schreiben in den Kopialbüchern, in den Kantonsdossiers und in andern Dossiers erklären. Sie ermöglichen es, die Logik der Verwaltungsprozesse und die direkten Zusammenhänge zwischen den Umfragen zu belegen und konkret zu rekonstruieren.

Inventaire des Livres du Bureau des Ponts & Chaussées.	
1. Correspondance; Copies des Lettres, écrites du Bureau des le 26 ^{re} Jbre 1798 au 10 ^{re} Avril 1799.	Rangé par Dante Buffet
2. Correspondance; Copies des Lettres du Bureau avec les N ^{os} des Lettres reçues; de celles-ci; & des réponses des le 1 ^{re} Janvier 1800 jusqu'à la fin de cette année.	Grand Livre.
3. Correspondance; Copies des Lettres du Bureau des le 1 ^{re} Janvier 1800 au ...	Grand Livre.
4. Journal des Lettres reçues, avec leur N ^o & date; celui de la Réponse & date de réponse du Bureau; depuis le 14 ^{re} Mars 1799 jusqu'au 30 ^{re} Décembre de dite année les Copies des Lettres du Bureau se trouvent dans ce livre; mais depuis cette dernière époque jusqu'au 30 ^{re} Septembre 1801, on ne trouve que l'inscription des lettres reçues, avec les N ^{os} & les dates.	Grand Livre
5. Journal des Lettres reçues avec N ^{os} & dates des le 1 ^{re} Jbre 1801.	Grand Livre.
6. Correspondance du Chef de la Division des Ponts & Chaussées, avec ses Rapports, & Instructions.	Grand Livre.
7. Rapports & Brevets, des le 16 ^{re} Jbre 1798, au 8 ^{re} Jbre 1799.	Rangé par Dante Buffet
8. Livre des Rapports présentés au Conseil Exécutif des le 8 ^{re} Jbre 1799 au ...	
9. Rapports, Arrêts, & Lettres pour affaires, concernant les Dégrés Ponts & Chaussées réunis.	Carton bleu par Dante Buffet
10. Régistre des Loix & Arrêts, concernant les Dégrés & Bouteaux réunis aux Ponts & Chaussées des le 3 ^{re} Décembre 1799, au ...	Carton bleu par Dante Buffet
11. Arrêts & Mesures des le 2 ^{re} Juillet 1798 au 17 ^{re} Jbre 1800.	Carton bleu par Dante Buffet
12. Loix & Arrêts Originaux, des le 2 ^{re} Juillet 1798 au ...	Carton bleu.
13. Arrêts en Originaux, Lettres & Mesures du Pouvoir Exécutif, des le 2 ^{re} Juillet 1798 au 13 ^{re} May 1800.	Carton bleu.
14. Arrêts en Originaux, Lettres & Mesures, depuis le 13 ^{re} May - 1800, au ...	Carton bleu.
15. Répertoire ou Régistre de N ^{os} Abrégé des Loix Arrêts & Réglemens.	Livre rouge
16. Instructions pour l'Inspection des Routes.	Bleu.
17. Régistre des paiements, assignations,	Violet.

	Inventaire des Livres du Bureau des Ponts & Chaussées.	
1.	Correspondance, Copies des Lettres écrites du Bureau dès le 26 ^{me} 7 ^{bre} 1798 au 10 ^{me} Avril 1799.	Rouge marbré dans le buffet
2.	Correspondance; Copies des Lettres du Bureau avec les No. des Lettres reçus; de celles-ci; & des réponses. dès le 1 ^{er} Janvier 1800 jusqu'à la fin de cette année.	Grand Livre
3.	Correspondance: Copies des Lettres du Bureau &c. dès le 1 ^{er} Janvier 1800 [1801?] au ...	Grand Livre
4.	Journal des Lettres reçues, avec leur N°. & date; celui de la Réponse & date de réponse du Bureau: depuis le 14 ^{me} Mars 1799 jusqu'au 30 ^{me} Decembre de dite année les Copies des Lettres du Bureau se trouvent dans ce livre; mais depuis cette dernière époque jusqu'au 30 ^{me} Septembre 1801, on ne trouve que l'inscription des lettres reçues avec les N°. & les dates.	Grand Livre
5.	Journal des Lettres reçues avec No. & dates &[c]. dès le 1 ^{er} 8 ^{bre} 1801.	Grand Livre
6.	Correspondance du Chef de la Division des Ponts & Chaussées; avec ses Rapports, & Instructions	Présent Livre
7.	Rapports & Préavis; dès le 16 ^{me} 9 ^{bre} 1798, au 8 ^{me} 8 ^{bre} 1799	Rouge marbré dans le Buffet
8.	Livre des Rapports présentés au Conseil Exécutif dès le 8 ^{me} 8 ^{bre} 1799 au ...	
9.	Rapports, Arrêtés & Lettres pour affaires concernant les Péages, Ponts & Chaussées réunis.	Bleu marbré dans le Buffet
10.	Régistre des Loix & Arrêtés concernant les Péages & Pontenages réunis au Ponts & Chaussées dès [le] 5 ^{me} Decembre 1799, au ...	Carton verd dans le Buffet
11.	Arrêtés & Messages dès le 2 ^{me} Juillet 1798 au 17 ^{me} 7 ^{bre} 1800.	Brun marbré dans le buffet
12.	Loix & Arrêtés en Originaux, dès le 2 ^{me} Juillet 1798 au...	Carton bleu
13.	Arrêtés en Originaux, Lettres & Messages du Pouvoir Exécutif, dès le 2 ^{me} Juillet 1798 au 13 ^{me} May 1800.	Carton bleu
14.	Arrêtés en Originaux, Lettres & Messages, depuis le 13 ^{me} May 1800, au ...	Carton bleu.
15.	Répertoire ou Régître de l'Abrégé des Loix, Arrêtés & Réglements.	Livre rouge
16.	Instructions pour l'Inspection des Routes	[Livre] Bleu
17.	Régître des paiements, assignations;	[Livre] Violet
	Suite de l'Inventaire des Livres du Bureau	
18.	Livre des Assignations & Payements divisé par Cantons.	Cahier blanc
19.	Deux Répertoires de Lettres reçues en 1798, 1799 & 1800, non continué[s].	Rouge marbré dans le buffet
20.	Répertoire ou Régistre Abregé des Lettres écrites par le Bureau	violet
21.	Inventaire des Plans & des Cartes.	Brun marbré
22.	Tableau des Machines Hydrauliques & Mémoires Instructifs sur les prix des Ouvrages & des matériaux & sur les Personnes à employer.	Carton rouge
23.	Tableau de la Classification des Routes & Etat des Pionniers	Carton verd
24.	Esquisses & Minutes des Lettres du Ministre & du Chef de la 3 ^{me} Division.	Carton verd
25.	Cahier Inventaire des Papiers & Desseins dans les Cartons»	

Die helvetischen Enquêtes

Am Ende des 18. Jahrhunderts boten sich der einem Modernisierungsideal verpflichteten, im Aufbau befindlichen Verwaltung verschiedene Möglichkeiten, Informationen zu beschaffen: Berichte, Visitationen oder auch sogenannte Enquêtes, das heisst Umfragen, die anhand detaillierter Fragen eine strukturierte Beantwortung erforderten. Letztere standen in der wissenschaftsgeschichtlichen Tradition der Universalstatistik, die sich im 18. Jahrhundert als Teil der Staatswissenschaft etabliert hatte, um Territorien zu erfassen und damit Grundlagen für das künftige, planvolle Staatshandeln zu generieren. In mancher Hinsicht basierten die in der Helvetik genutzten Instrumente und Praktiken auch auf den von den gelehrten Gesellschaften und namentlich von der Ökonomischen Gesellschaft Bern verfolgten ökonomisch-aufklärerischen Aktivitäten des letzten Drittels des 18. Jahrhunderts.⁴² Neu war, dass sich die Umfragen nun auf ein übergeordnetes Staatsgebiet, auf die Helvetische Republik bezogen. Die in gelehrten Gesellschaften noch handlungsleitende Zielsetzung der Volksaufklärung mutierte dabei zum Zweck, die notwendigen Verwaltungsgrundlagen zu erhalten. Im helvetischen Zusammenhang verbanden sich die Enquêtes und die weiteren Instrumente der Informationsbeschaffung mit den Projekten der topografischen Vermessung und eines Grundbuchs, für die Minister Stapfer 1798 ein eigenes «Bureau de renseignements géographiques et statistiques sur l'Helvétie» und damit eine eigentliche Planungsbehörde einrichten wollte (siehe dazu Kapitel «Raumkenntnisse, Kartenwissen, Raumorganisation»).

Martin Mattmüller sah in den Enquêtes «eine der grossen Leistungen der Helvetik».⁴³ Er hatte damit die Volkszählungen, die Pfarr-, Kloster-, Schul-, Buchhändler- und Künstler-enquêtes vor Augen. Die Strassenumfragen nannte er nicht.⁴⁴ André Holenstein hat die helvetischen Enquêtes 2014 in einer Studie zusammengestellt. Er zählt vom April 1798 bis im August 1801 rund zwanzig Enquêtes beziehungsweise Umfrageprojekte und interpretiert sie aus wissens- und verwaltungsgeschichtlicher Perspektive: «Die Enquêtes sind aufschlussreiche Indikatoren für das politische Selbstverständnis und die Reformagenda jener Kreise in der geistig-kulturellen Elite des Landes, die mit der Ausrufung der Helvetischen Republik 1798 die lang ersehnte Gelegenheit für eine nachholende Fundamentalmodernisierung des Landes gekommen sahen, die aus der Schweiz ein Staatsgebilde nach modernen, das heisst nach vernünftigen Massstäben machen sollte. Die Regierungs- und Verwaltungstätigkeit der jungen Republik sollte auf eine rationale Grundlage gestellt werden, was methodische Politikplanung ermöglichen sollte. Die empirische Dokumentation der herrschenden Verhältnisse sollte umfassende Informationen zu den natürlichen Ressourcen sowie zum kulturellen Potential des Landes bereitstellen, die für den Aufbau einer neuen, besseren Schweiz benötigt wurden. [...] Genaue Kenntnisse der Lokalverhältnisse waren eine notwendige Voraussetzung für die Formulierung und Umsetzung des Reformprogramms der

42 Vgl. dazu: Gerber-Vissier, Gerrendina. Die Erfassung des Territoriums mittels Enquêtes und beschreibender Statistik, in: Holenstein, André (Hg.). *Berns goldene Zeit*, Bern 2008, 41–45; Gerber-Visser, Gerrendina. *Die Ressourcen des Landes. Der ökonomisch-patriotische Blick in den Topographischen Beschreibungen der Ökonomischen Gesellschaft Bern (1759–1855)*, Baden 2012. Zum Begriff der ökonomischen Aufklärung vgl. Popplow, Marcus. *Die Ökonomische Aufklärung als Innovationskultur des 18. Jahrhunderts zur optimierten Nutzung natürlicher Ressourcen*, in: Popplow, Marcus (Hg.). *Landschaften agrarisch-ökonomischen Wissens. Strategien innovativer Ressourcennutzung in Zeitschriften und Sozietäten des 18. Jahrhunderts*, Münster u. a. 2010, 3–48.

43 Mattmüller, Markus. *Die Umfragen der Helvetik*, in: Simon, Chriatian; Schluchter, André (Hg.). *Dossier Helvetik – Dossier Helvétique*, Bd. 1, *Souveränitätsfragen, Militärgeschichte*, Basel und Frankfurt a. M., 1995, 243–245, 243.

44 Mattmüller 1995, 245.

helvetischen Politiker, die für sich in Anspruch nahmen, im Unterschied zu den Machteliten des Ancien Régime das Gemeinwohl der ganzen Nation und nicht nur die Interessen privilegierter Stände und Korporationen im Blick zu haben. Während die Helvetische Generation das traditionelle Denken für die Rückständigkeit alteidgenössischer Staatlichkeit verantwortlich machte, nahm sie für sich in Anspruch, die grossen Veränderungen im Wissen um die aktuelle Lage der Nation an die Hand zu nehmen. [...].

Über diese staatspolitischen und verwaltungstechnischen Aspekte hinaus besaßen die Enquêtes auch eine eminente symbolische und kulturelle Bedeutung für die Konstruktion einer schweizerischen Nation und Identität. Die Umfragen dokumentierten die Lokalverhältnisse mit einheitlichen, standardisierten Fragekatalogen. Damit sollten die Informationen grundsätzlich auf nationaler Ebene vergleichbar gemacht werden. Zwar bestätigten die Umfragen die hinlänglich bekannte Vielfältigkeit und Uneinheitlichkeit der Verhältnisse im Land und legten damit nur allzu deutlich offen, welche enormen Hindernisse sich der Bildung der Nation noch in den Weg stellten. Die Enquêtes sind gleichwohl als Teil jenes großen kulturpolitischen Programms der helvetischen Elite zu betrachten, die die alte Eidgenossenschaft mit ihren zufälligen, uneinheitlichen Verhältnissen zur modernen helvetischen Nation umformen wollte. Die Umfragen definierten jenen staatlichen Raum, wo es diese Idee der schweizerischen Nation zu popularisieren und umzusetzen galt, die bislang hauptsächlich in den Köpfen einer aufklärerischen, geistig-kulturellen Elite beheimatet gewesen war. [...].

Fragt man nach der Nutzung der Information, die die Enquêtes dem helvetischen Staat zuführten, so lassen sich keine allgemeinen Aussagen formulieren, zumal sich die Helvetik-Forschung bislang weder für die Enquêtes im Allgemeinen noch für deren politische Nutzung im Besonderen interessiert hat.»⁴⁵ Diesbezüglich führt nun die Strassenenquête einen entscheidenden Schritt weiter. Es lassen sich sowohl deren veraltungsgeschichtliche Implikationen als auch die mit diesen verfolgten Ziele detailliert nachzeichnen.

Raumkenntnisse, Kartenwissen, Raumorganisation

Die Wegnetze und die zeitgenössischen Kenntnisse von diesen sind konstitutive Elemente der Raumordnung. Sie bilden nicht nur den Verkehrs-, sondern auch den mobilitätsbezogenen Möglichkeitsraum. Wegnetze sind gleichsam die Hardware, auf und in denen Menschen, Waren oder Ideen zirkulierten – in jener Zeit, in der auch jede Form der Kommunikation über längere Distanzen auf konkreten Verkehrsakten beruhte. Sogar Diskurse und selbst Ideen können als räumliche Phänomene interpretiert werden. Dabei interessiert nicht nur, welche Wege es gab und wer zur Zeit der helvetischen Republik die Verkehrsbedingungen und -möglichkeiten überblickte. Es stellen sich auch die Fragen, in welchen weiteren wissenschaftlichen Zusammenhängen die helvetischen Kampagnen der Raumaufklärung stattfanden, wer welche Ziele verfolgte und welche Resultate respektive Auswirkungen dies zeitigte.

45 Holenstein, André. *Reform und Rationalität*. Die Enquêtes in der Wissens- und Verwaltungsgeschichte der Helvetischen Republik, in: Tröhler, Daniel; Messerli, Alfred; Osterwalder, Fritz; Schmidt, Heinrich Richard (Hg.). *Volksschule um 1800. Studien im Umfeld der Helvetischen Stapfer-Enquête 1799*, Bad Heilbrunn 2014, 13–32, 19f., zit. 23–25; vgl. dazu auch Holenstein, André. *Die Helvetik als reformabsolutistische Republik*, in: Schläppi, Daniel (Hg.). *Umbruch und Beständigkeit. Kontinuitäten in der Helvetischen Revolution von 1798*, Basel 2009, 83–104.

Die Karten und die Verwaltungsakten des Kriegsministeriums sind eine vielfältige Grundlage zur Beantwortung dieser Fragen. Die Division III «Génie, Ponts et Chaussées» scheint dort zu einem eigentlichen Kartendepot wenn nicht von Anfang an bestimmt, so doch seit Ende 1798 geworden zu sein, nachdem sich die grossen Pläne von Minister Philipp Albert [Stapfer](#) für ein Vermessungs-, Grundbuch- und Planungsamt nicht hatten verwirklichen lassen.

Die im Bundesarchiv aus den Beständen des Kriegsministeriums überlieferten Karten und kartenbezogenen Dokumente lassen sich in drei Gruppen unterteilen: a) eine Sammlung bestehender Karten, b) Karten, die im helvetischen Verwaltungsvollzug entstanden und c) Vorarbeiten und Vorüberlegungen zu einer wissenschaftlich vermessenen Karte des helvetischen Territoriums. Die Verwaltungskarten finden sich zum grossen Teil im Quellenfundus selbst, zum kleineren Teil sind sie in diesem einfach erwähnt. Sie zeigen konkrete Strassenzüge oder Strassennetze. Teilweise entstanden sie in direktem Zusammenhang mit der Strassenenquête. Andere zeigen ein militärisches Operationsgebiet oder sie sollten dem Finanzministerium für die Schätzung der Grundstücke bei der Zehntablösung, für die geplante Erhebung einer Grundsteuer und für die Zollerhebung dienen.

Die Unterseite [Karten und Pläne](#) der Website gibt einen Überblick über die in der Division III «Génie, Ponts et Chaussée» im Bundesarchiv überlieferten Karten. Sie sind allerdings nicht vollständig erfasst. Die getroffene Auswahl richtet sich nach der Nützlichkeit der Karten für die Fragestellungen hinsichtlich der Strassenenquêtes und der Rekonstruktion der helvetischen Gebietsstände. Die im Bundesarchiv als Bestände des Kriegsministeriums überlieferten Karten und Pläne dokumentieren ein für die Zeit charakteristisches Nebeneinander von noch im 18. Jahrhundert verhafteter Kartografie und neuen Ansätzen der wissenschaftlichen Vermessung. Die auf Geodäsie und Triangulation beruhende Kartographie war seit Mitte des 18. Jahrhunderts Stand der Technik. Sie wurde in Bern und Zürich seit ungefähr 1790 vorangetrieben.⁴⁶ In diesen Zusammenhängen änderte nicht zuletzt das, was als raum- respektive als kartierungsrelevant galt. An diese Anfänge schlossen die politischen Akteure in der Helvetik an.

Die Karten des Ancien Régime

Das Wissen um den geographischen Raum des ausgehenden Ancien Régime, wie es in Berichten, Reiseführern und in kartografischen Darstellungen zum Ausdruck kommt, beruhte neben jeweils eigener Reiseerfahrung auf der Kumulation, auf vielfältiger Kompilation und der sukzessiven Ergänzung bestehender Kenntnisse. Es entstand in den Verwaltungen der alteidgenössischen Stände und Körperschaften, in der vormodernen Transport-, Speditions-, Post- und Reiselogistik oder in den Anfängen des Tourismus. Ein besonders zu beachtender Aspekt vieler Karten war die affirmative Betonung des räumlich-politischen Zusammenhalts des *Corpus helveticum*⁴⁷, dessen

46 Rickenbacher, Martin. Napoleons Karten der Schweiz. Landesvermessung als Machtfaktor 1798–1815, Baden 2011.

47 Zum Begriff *Corpus helveticum* vgl. André Holenstein. Beschleunigung und Stillstand. Spätes Ancien Régime und Helvetik (1712–1802/03), in: Kreis, Georg (Hg.). Die Geschichte der Schweiz, Basel 2014, 310–361, 335: «Das *Corpus helveticum* [...] setzte sich im 18. Jahrhundert [...] als Bezeichnung für die Gesamtheit der eidgenössischen Orte und ihrer Zugewandten durch. Bezeichnenderweise gab der Ausdruck eine Sicht von aussen auf das Land wieder. Er spiegelt eine Geschlossenheit dieses Konglomerats kommunal-republikanischer und fürstlicher Kleinstaaten vor, die sich ausländische Potentaten und Gesadte zwar wünschen mochten, wenn sie bei Verhandlungen mit den Kantonen ob deren Uneinigkeit verzweifelten. Mit der politischen Realität hatte er jedoch wenig gemeinsam.



innere Bezüge bekanntlich schwach waren – und im Laufe der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts noch schwächer wurden. Eine solche war etwa die Karte «Nova Helvetiae tabula geographica» von Johann Jakob [Scheuchzer](#) aus dem Jahr 1712, die auch die wichtigen Wege zeigt. Sie war «die massgebende Gesamtkarte der Schweiz des 18. Jahrhunderts».⁴⁸

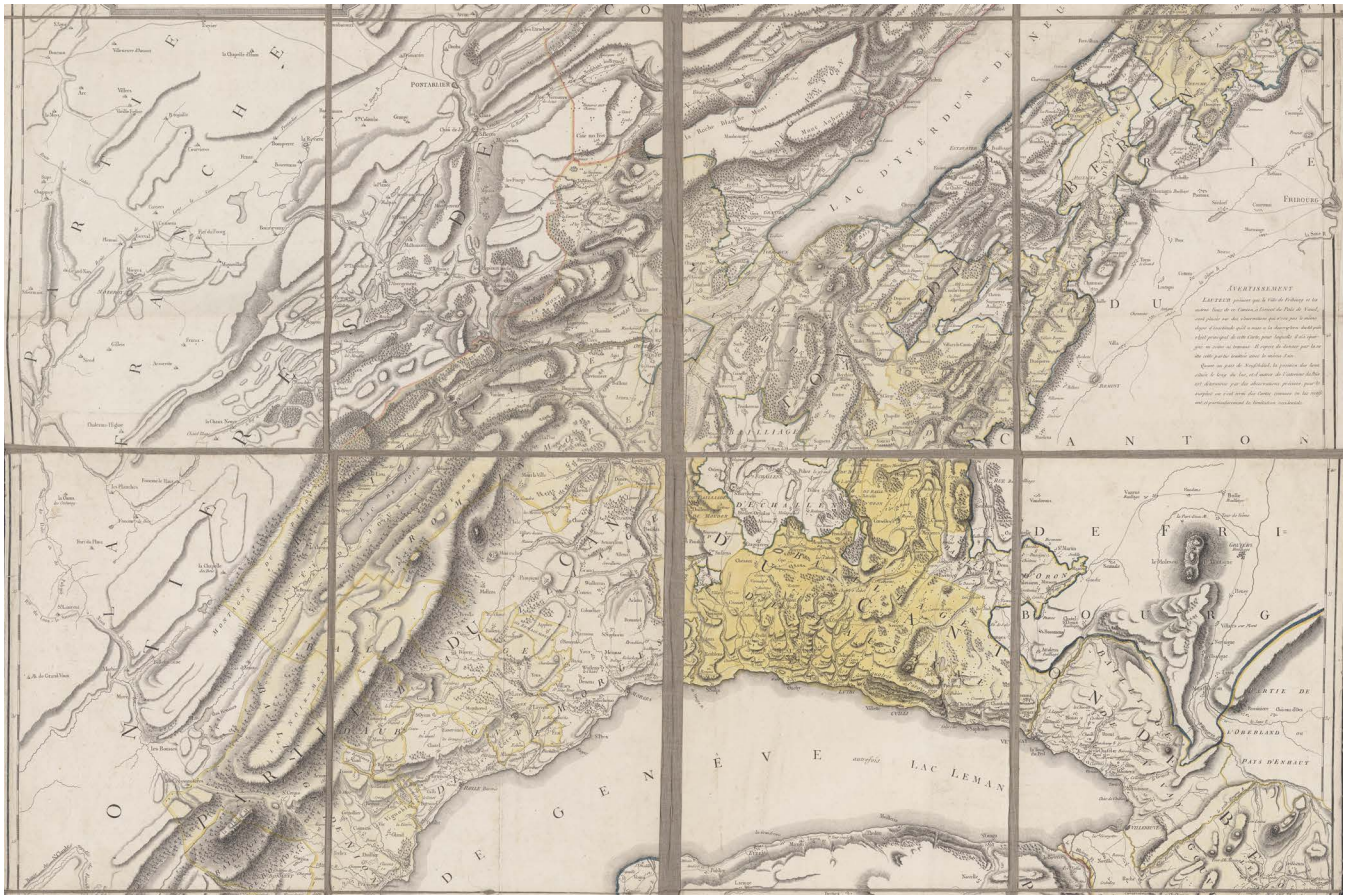
Daneben entstanden im ausgehenden 18. Jahrhundert Regionalkarten, die teilweise eine beachtliche, höhere Genauigkeit aufwiesen. Ein Beispiel aus dem Fundus der Division III des Kriegsministeriums ist die 1781 publizierte «Carte de la Suisse Romande» von Henri [Mallet](#).⁴⁹ Die zwischen 1779 und 1781 entstandene «Carte de la Suisse Romande» des Genfer Kaufmanns, Ingenieurs und Kartografen Henri Mallet war in ihrer Zeit eine der wenigen Neuaufnahmen eines grösseren Gebietes. Ihr Vorbild war die «Carte de France» von Cassini, die sie an Genauigkeit noch übertraf. Die

Die «Nova Helvetiae tabula geographica» von Johann Jakob Scheuchzer. Im Bild eine aus den vier Teilen zusammengefügte Karte aus dem Jahr 1715. (Zentralbibliothek, Kartensammlung, 5 Hb 04: 11)

Unklar war sogar, wer überhaupt zum Corpus helveticum gehörte. Gleichwohl verklammerten die grossen Friedensschlüsse der europäischen Mächte um 1700 und deren diplomatische Beziehungen zu den Eidgenossen die Orte mindestens so gut miteinander, wie dies das eidgenössische Bündnissystem mit seiner nachlassenden Bindekraft zu tun vermochte.»

48 Rickenbacher, Martin. Französische Kartierungen von Schweizer Gebieten zwischen 1760 und 1815, in: Cartographica Helvetica, Heft 41, 2010, 3–17, 5.

49 Mallet-Prévost, Henri. Carte de la Suisse Romande qui comprend le Pays de Vaud et le Gouvernement d'Aigle, dépendant du Canton de Berne, 1781, CH-BAR#B0#1000/1483#3183#1_0025.



«Carte de la Suisse Romande» von Henri Mallet, 1779–1781, Ausschnitt.
(CH-BAR#B0#1000-1483#3186#1_0025)

Karte der Romandie basierte auf einer geometrischen Aufnahme. Es ist ungewiss, ob Mallet an die zeitgleichen Vermessungen des Grenzgebietes von Frankreich und der Eidgenossenschaft durch den französischen General d'Arçon anschloss.⁵⁰

Es zirkulierten zudem erste Regionalkarten, die auf Basismessungen und wissenschaftlicher Triangulation beruhten. Ein Beispiel dafür ist die 1796 entstandene, 1797 gedruckte Karte des Rheintals von Johannes [Feur](#) (oder Fehr),⁵¹ von jenem Ingenieur also, der es ein Jahr später ablehnte, neben Jean Samuel Guisan die Leitung des helvetischen Strassenwesens für die deutschsprachigen Regionen der Republik zu übernehmen. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts entstanden auch eigentliche Strassenkarten. Diese entstanden zum grossen Teil im Zusammenhang des frühen Tourismus.

Die Karten zur Zeit der Helvetischen Republik

Alle Karten, die die Gebietsstände der Helvetischen Republik zeigen, sind fehlerhaft. Zu schnell wechselten die Verhältnisse und zu mangelhaft waren die Kenntnisse der Zeitgenossen davon. Aber auch die historische Forschung hat die Frage der räumlichen Einteilung noch nicht ansatzweise befriedigend beantwortet. Die einzige greifbare Publikation darüber hat Hans-Peter [Höhener](#) vorgelegt.⁵²

50 Rickenbacher, Martin. Napoleons Karten der Schweiz. Landesvermessung als Machtfaktor 1798–1815, Baden 2011, 77–79.

51 CH-BAR#B0#1000/1483#3186#1_0013.

52 Höhener, Hans-Peter. Zentralistische oder föderalistische Schweiz? Die Gebietseinteilung in der Helvetik 1798 bis 1803 und ihre Darstellung in Karten, in: Cartographica Helvetica 18, 1998, 21–31.



In der «Carte de Suisse suivant sa nouvelle division en XVIII Cantons formant la République Helvétique» von Henri Mallet aus dem Jahr 1798 sind die Grenzen gepunktet eingezeichnet. Entlang dieser Punkte wurden die zur Zeit aktuellen Grenzen von Hand koloriert. Eine Vorlage mit kolorierten Kantonsgrenzen findet sich in der Bibliothèque nationale de France.⁵³ Mallet nahm deutlich mehr Grenzen auf als nur die der helvetischen Kantone, was der Dynamik der helvetischen Raumeinteilung geschuldet war (Karte siehe S. 30 siehe auch die folgende Karte von Haas).

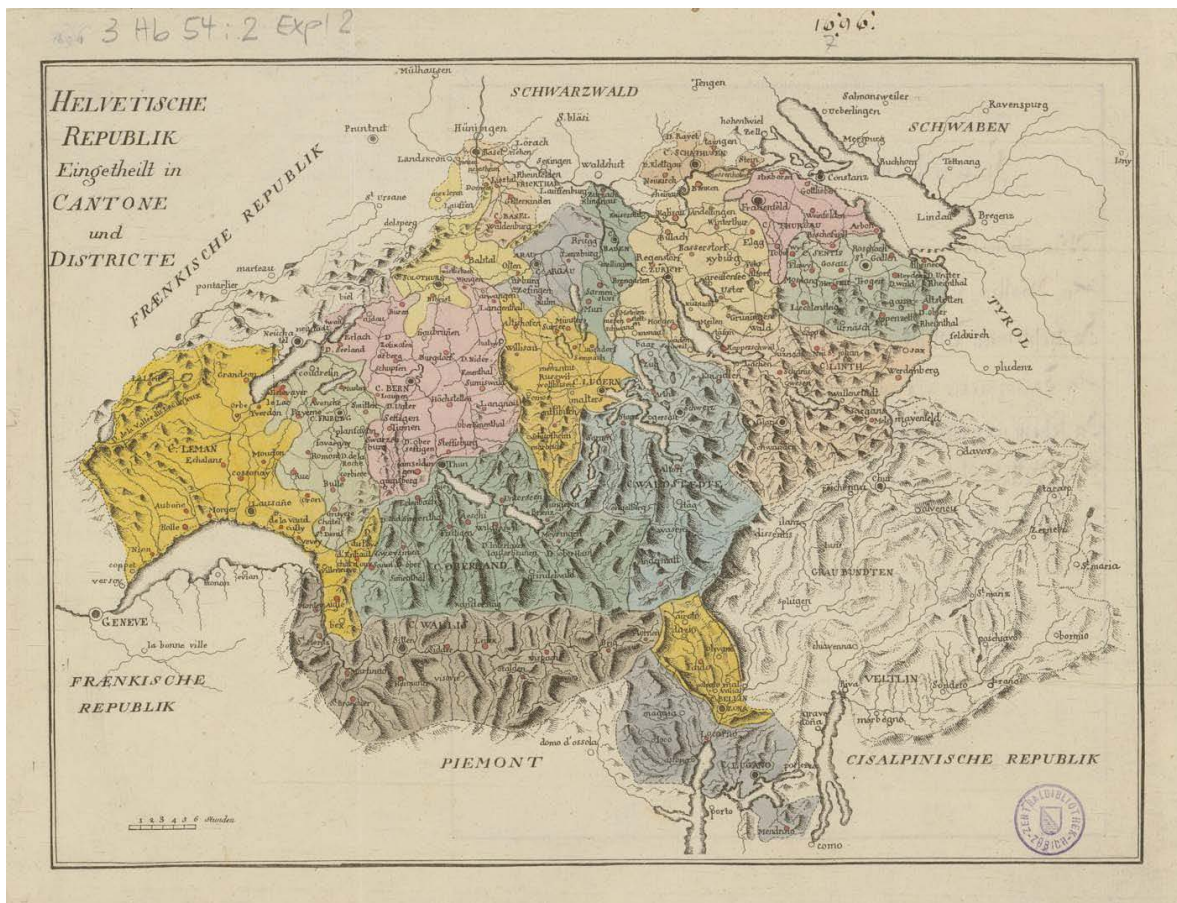
Eine weitere Karte «Der Helvetischen Republik neue Cantons und Districts Eintheilung nach den gesetzlichen Beschlüssen. Dem Vollziehungs-Directorium gewidmet» legte Wilhelm Haas im August 1798 vor (Karte siehe S. 30).⁵⁴ Bezüglich der Kartografie fällt die Darstellung der in Seitenansicht gezeigten Berge («Maulwurfs-haufen», Imhof 1950, 135) noch vor die Schweizerkarte von Scheuchzer zurück. Interessant ist jedoch die Anmerkung unten rechts auf der Karte, die sowohl auf die Anpassungsfähigkeit eines neuen, innovativen Druckverfahrens als auch auf die Dynamik der räumlichen Veränderungen hinweist: «Da diese Cantons und Districts-Eintheilung, nur als provisorisch decretirt worden, also noch verschiedene wesentliche Abänderungen erleiden wird, so gewährt die Erfindung des Landcharten-Druckes, mit beweglichen Typen, die Leichtigkeit, jede beträchtliche Abänderung, sogleich in einer neuen Auflage dem Publikum mittheilen zu können.»

Eine erste relativ grossmassstäbige Karte entstand mit dem «Atlas Suisse» (16 Blätter, 1796–1802, Massstab 1:120'000; Blatt 9 siehe S. 32) in den Jahren 1786–1802, das heisst kurz vor und während der Zeit der Helvetik. Die bis 1798 publizierten Blätter

«Specialcharte des Rheinthals. Trigonometrisch aufgenommen und gezeichnet von Ing. Feer v. Zürich», 1795/1796. (CH-BAR#B0#1000/1483#3186#1_0013)

53 <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53119417z>. Die Kolorierung haben wir auf dem Scan einer nicht kolorierten Karte der Zentralbibliothek Zürich (Kartensammlung, 5_Hb_04_5) grafisch umgesetzt.

54 CH-BAR#B0#1000/1483#3186c#1_0001.



decken einen grossen Teil des helvetischen Gebietes ab. Der Atlas kann also nur bedingt als helvetische Unternehmung bezeichnet werden. Der Aarauer Industrielle Johann Rudolf Meyer hatte dazu den Ingenieur Johann Heinrich Weiss beauftragt, der sie aufgrund eines von Joachim Eugen Müller modellierten Landschaftsreliefs zeichnete. Der Atlas war zahlbar und darum auch verbreitet. Er entstand wohl schon in Kenntnis der damaligen wissenschaftlichen Basismessungen und der rechnerisch-trigonometrischen Triangulation von Johann Georg Tralles und Ferdinand Rudolf Hassler im Berner Oberland, an denen Weiss und Müller sogar mitwirkten, im weiteren aber in einem vereinfachten Verfahren der grafischen Triangulation mit dadurch eingeschränkter Präzision.⁵⁵ Dennoch war der «Atlas Suisse» die genaueste damals erhältliche Karte des gesamten Gebietes.⁵⁶ Sie zeigt die wichtigsten Wege und Strassen in relativer Genauigkeit zu Flüssen, Gebirgen und Orten, teilweise in einer einzigen Signatur (gepunkteter Strich), teilweise in zwei Signaturen: gepunkteter Strich für «Chemin» und gepunkteter Doppelstrich für «Chemins Principaux».

Daneben gab es noch eine grössere Anzahl von kleinmassstäbigen Karten, die Strassen und Wege mindestens in ihren grossen Bezügen zeigten. Von speziellem Interesse ist die «Nouvelle Carte Hydrographique et Routière de la Suisse» von Johann Heinrich Weiss (siehe S. 33), die wohl 1799 in französischen Diensten entstand, von ihm auch als Generalkarte des Atlas Suisse gedacht war, was sein Auftraggeber, mit

Oben: Helvetische Kantons- und Distrikteinteilung, publiziert im Neuen Helvetischen Almanach für das Jahr 1799. (ETH-Rara)

Seite 30 oben: «Carte de Suisse suivant sa nouvelle division en XVIII Cantons formant la République Helvétique» von Henri Mallet aus dem Jahr 1798. Die gepunkteten Grenzen wurden im Projekt grün verdeutlicht. (Zentralbibliothek Zürich, Kartensammlung 5_Hb_04_5)

Seite 30 unten: «Der Helvetischen Republik neue Cantons und Districts Eintheilung nach den gesetzlichen Beschlüssen. Dem Vollziehungs-Directorium gewidmet von Wilhelm Haas. August 1798». (CH-BAR#B01000-1483#3186c#1_0001)

55 Zu diesem Verfahren vgl. Rickenbacher, Martin. Napoleons Karten der Schweiz. Landesvermessung als Machtfaktor 1798–1815, Baden 2011, 103, 287, 318 (Stichwort Messtischverfahren).

56 Klöti, Thomas. Das Probeblatt zum «Atlas Suisse» (1796), in: Cartographica Helvetica 15–16, 1997, 23–30; Rickenbacher 2011, 93–107, 267–280. Rickenbach zeichnet die zeitgenössischen und die nachfolgenden Auseinandersetzungen um den Anspruch der Wissenschaftlichkeit der dem Atlas zugrunde liegenden Verfahren detailliert nach.



Blatt 9 des «Atlas Suisse» aus dem Bestand der Division III. Wichtige Strassen sind von Hand rot koloriert. Diese Hervorhebungen entstanden wahrscheinlich in den Zusammenhängen der helvetischen Zentralverwaltung. (CH-BAR#B0#1000-1483#3186#1_0002)

dem er sich anlässlich der Fertigstellung des «Atlas Suisse» gründlich zerstritten hatte, nicht akzeptierte.⁵⁷ Diese Karte und der «Atlas Suisse» repräsentieren das damalige Raumwissen.

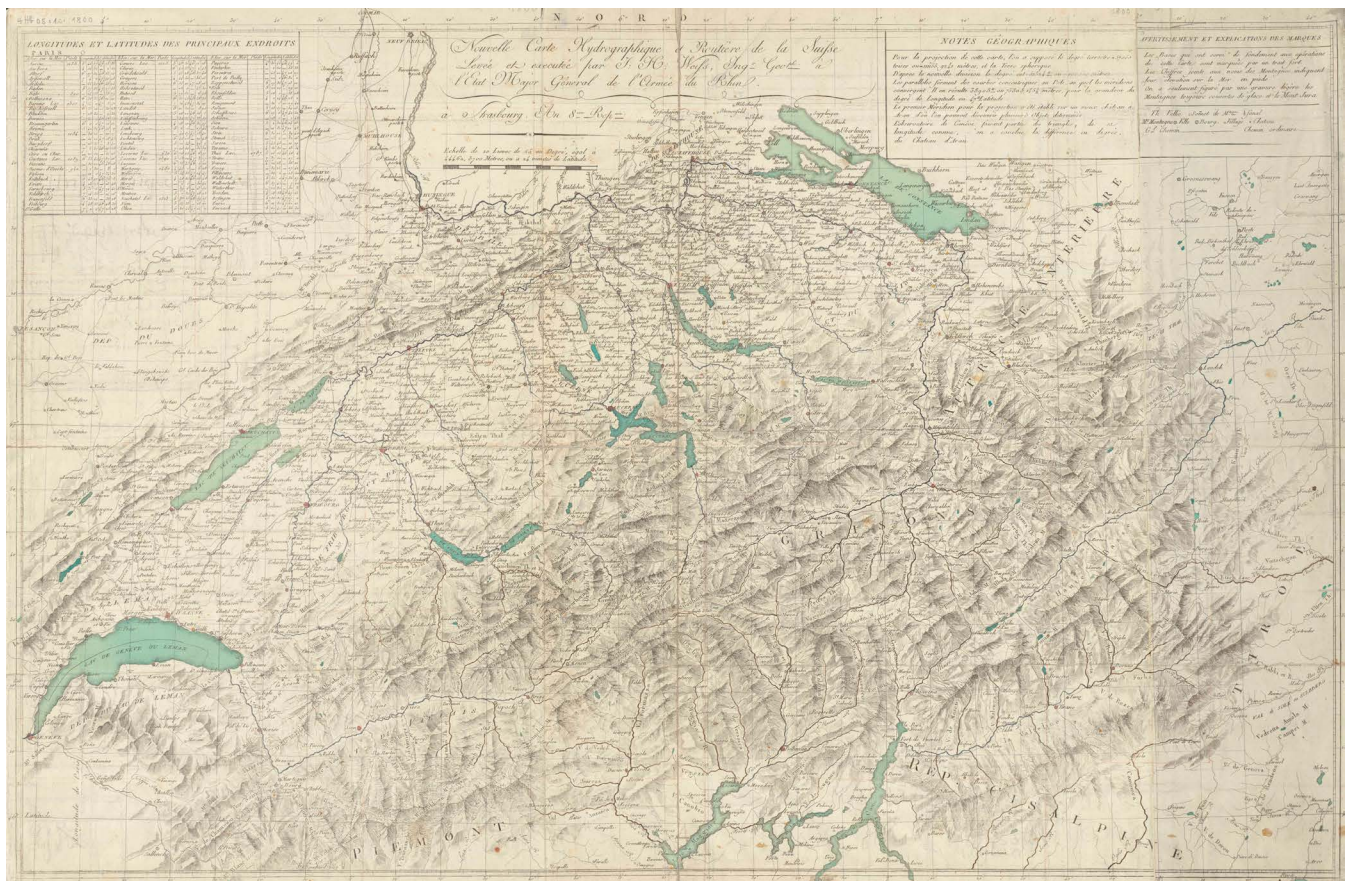
Projekt einer topografischen Vermessung und eines Grundbuchs

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts wusste man, wie eine gute Karte sein sollte. Johann Georg Tralles, der deutsche Physik- und Mathematikprofessor, der in Bern an der Hohen Schule lehrte, fällte 1790 ein vernichtendes Urteil über die vorhandenen Karten: «Es sieht wohl schwerlich mit den Charten irgend eines Landes schlechter aus als mit denen von der Schweiz, und sonderbar genug ist es: je neuer sie sind, desto schlechter.»⁵⁸ Er mass die Qualität der Karten nach neuen Kriterien. Es waren die neuen wissenschaftlichen Methoden der Kartografie, die nun den Massstab bildeten, welche Rauminformationen noch relevant sein sollten.

Die entsprechenden Standards hatten sich im spätabolutistischen Frankreich herausgebildet: Die gute Karte beruhte auf der astronomischen Ermittlung der geografischen Lage und auf Triangulationsnetzen, die trigonometrisch errechnet (genauer) oder zeichnerisch-konstruktiv (weniger genau) hergeleitet wurden. Das darauf folgende, schon

57 Schiedt, Hans-Ulrich. Die Karte der Schweiz von Joseph Edmund Woerl, 1835/36, in: Cartographica Helvetica 32, 2005, 33–40, 35; Rickenbacher, Martin. Napoleons Karten der Schweiz. Landesvermessung als Machtfaktor 1798–1815, Baden 2011, 106–107, 265–275.

58 Tralles, Johann Georg. Bestimmung der Höhen der bekannten Berge des Cantons Bern, Bern 1790, 5.



lange bekannte und angewandte Messtischverfahren sollte auf durch Koordinaten gesicherten, vermessenen Punkten aufsetzen.⁵⁹ Solche Karten waren nur im methodischen Bruch mit der bisherigen Kartografie und als eigentliche Neuaufnahmen möglich. Essentiell war dabei das Vorgehen vom Grossen ins Kleine.⁶⁰

Die wissenschaftliche Vermessung und die geografisch-statistische Erfassung des Gebietes der helvetischen Republik waren in der helvetischen Regierung und in der Zentralverwaltung schon im Sommer 1798 ein Thema. Ein dem Minister für Künste und Wissenschaften Philipp Albert Stapfer zugeschriebener, der Regierung eingereichter Rapport präsentierte ein umfassendes Vermessungsprojekt, das eine wissenschaftlich-triangularische Neuaufnahme einer Landeskarte und die Funktion eines Grundbuchs verband. In diesem Rapport forderte der Autor ein eigens dafür verantwortliches Amt, ein zentrales Bureau für die Landesvermessung, die geografisch-statistische Informationserhebung und die Landesplanung, damit nicht alle Ministerien für ihre jeweiligen Bedürfnisse je eigene Informationen beschaffen müssten. Unmittelbarer Anlass war die Ablösung der Zehnten und die Einführung einer Grundsteuer auf alle Liegenschaften.⁶¹ Für die diesbezüglichen Schätzungen wären exakte Karten und vor allem Katasterpläne notwendig gewesen.

Die Schrift ging weit über die engeren Belange einer Vermessung hinaus. Stapfer präsentierte ein eigentliches wirtschafts- und raumordnungspolitisches Programm, in dessen Logik auch die Umfragen der Helvetik standen. Wenn der Kriegsminister anlässlich der Strassenklassifizierung in seinen Rückmeldungen an die Kantone ein

«Nouvelle Carte Hydrographique et Routière de la Suisse, levée et exécutée par J. H. Weiss», 1799, Massstab der Karte 1:500'000. (Zentralbibliothek Zürich, Kartensammlung, 4_Hb_05_1-4; die Karte ist auch im Bestand des Bundesarchivs überliefert: CH-BAR#B0#1000/1483#3186#1_0001)

59 Rickenbacher, Martin. Napoleons Karten der Schweiz. Landesvermessung als Machtfaktor 1798–1815, Baden 2011, 28–32.

60 ASHR 11, Nr. 51r, 1343f.

61 ASHR 11, Nr. 6, 3, Schreiben des Finanzministers Finsler an das Directorium vom 31. Mai 1798.

«Tableau général» als Ziel der Strassenklassifikationsumfrage betonte, dann ist das im Zusammenhang mit jener eigentlichen Planungsutopie zu interpretieren.⁶²

Der Rapport enthält verschiedene, für das Thema der Strassenverwaltung und der Enquêtes wichtige Informationen: Philipp Albert Stapfer erwähnte die militärischen Gründe des Vorhabens nur nebenbei. Die Bedeutung besserer Karten für die Orientierung der Reisenden war damals kein Argument. Offensichtlich genügten für die Bedürfnisse der Reisenden die bisherigen Karten. Dagegen betonte er die Vermessung und Kartierung als Grundlagen der Verwaltung, Planung und für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung des Landes. Er stand damit in der wissenschaftlichen Tradition der Universalstatistik, die sich im 18. Jahrhundert als Teil der Staatswissenschaft etabliert hatte, um Territorien zu erfassen und damit Grundlagen für Staatshandeln zu generieren.⁶³ Er forderte nun die Raumerfassung im übergeordneten Kontext als Staatsaufgabe, in der die Vermessung, eine genaue Landeskarte, ein Grundbuch und die weitere Erhebung und Dokumentation von raumbezogenen Informationen unauflöslich miteinander verbunden würden. Die verschiedenen Enquêtes erscheinen so in einem ganz anderen Licht. Sie waren für die leitenden Helvetiker Stapfer, Finsler, aber auch für Guisan Elemente eines umfassenden Planungs-, Umgestaltungs- und Verwaltungsprozesses. Dabei war man sich bewusst, dass das keine leichten, schnell zu erfüllenden Ziele waren.⁶⁴

Nach den Vorstellungen Stapfers im Sommer 1798 hätte das «Bureau de renseignements géographiques et statistiques sur l'Helvétie» im Innen-, im Finanz- oder allenfalls auch in seinem eigenen Ministerium für Künste und Wissenschaften angesiedelt werden sollen. Verschiedene Anzeichen deuten jedoch darauf hin, dass nach der Schaffung des Kriegsministeriums im Spätherbst 1798 dieses als Basis der Kartenproduktion vorgesehen war. Einen Hinweis darauf gibt der Organisationsentwurf vom 1. September 1798, der in der Division III «Génie» neben der Sektion Ponts et Chaussées auch eine Sektion «Travail géographique: Travail, correction et depot des cartes générales et particulières de l'Helvétie et de ses établissements militaires» vorsah.⁶⁵ Nachdem die Unterteilung der Divisionen in Sektionen im Kriegsministerium nicht gelang, blieb die Aufgabe der Kartensammlung und die Produktion neuer Karten bei der Division III «Génie, Ponts et Chaussées».

Die Kartenbestände der Division III des Kriegsministeriums

Fast alle oben erwähnten Karten finden sich im Fundus der Abteilung III des Kriegsministeriums, die seit spätestens Ende 1798 für das Kartenwesen verantwortlich war. Die forcierte Beschaffung von Raumkenntnissen bezog sich demnach nicht nur auf Umfragen, die schriftlich zu beantworten waren, sondern auch auf Karten. Dabei wurden nicht nur bestehende Karten gesammelt, es entstanden in dieser auch neue

62 ASHR 11, Nr. 7, 3–6. Die Datierung erfolgte über die Bemerkung der erst einzuführenden Grundsteuer unter Punkt 1, p. 4. Rickenbacher (2011, 117–120) schreibt den Text Hassler zu, dessen deutsch verfasste Denkschrift vom Januar 1799 in vielem mit diesem Text übereinstimmt. Rickenbach erachtet es auch als möglich, dass Tralles hinter beiden Texten stand. Das mag für die engeren wissenschaftlichen Bezüge zum Vermessungsprojekt zutreffen, nicht aber für die Passagen über die weitere Bedeutung des Projekts, in denen wir eher Stapfer als Autor erkennen.

63 Vgl. dazu Gerber-Visser, Gerrendina. Die Ressourcen des Landes. Der ökonomisch-patriotische Blick in den Topographischen Beschreibungen der Oekonomischen Gesellschaft Bern (1759–1855), Baden 2012.

64 ASHR 11, Nr. 6a, 3.

65 CH-BAR#B0#1000/1483#506*, fol. 53.

Karten. Um dazu im Stande zu sein, sollten gemäss Entscheid des Conseil exécutif vom 30. Januar 1799 die bis dahin in den Kantonen genutzten technischen Geräte dem Kriegsministerium übergeben werden:

«Considérant que le Bureau des Ponts & Chaussées doit exécuter dans peu des opérations Géométriques, Trigonometriques et de Nivèlement et qu'il manque d'instrumen[t]s convenables pour cela.

Considérant que l'Unité est le principe de la révolution et de la Constitution Helvétique.

Arrête. Le Ministre de la Guerre rassemblera dans son Bureau des Ponts & Chaussées, les instrumen[t]s de Mathématiques que possédaient les anciens Gouvernemen[t]s.»⁶⁶

Der Wortlaut des Entscheids ist über die Requisition der technischen Instrumente hinaus bedeutend, weil die erste Präambel auch schon baldige kartografische Aufnahmen ankündigte und die zweite Präambel die raumintegrative Kraft der Kartografie betonte.

Zwei ganz unterschiedliche Kartenprojekte

Projekt einer Strassenkarte

Seit anfangs 1801 sind im Zusammenhang mit der Division III des Kriegsministeriums zwei besondere Kartenprojekte greifbar: erstens eine Strassenkarte, in die auch die Ergebnisse der Strassenumfrage übernommen werden sollten, und, zweitens, das Projekt einer trigonometrisch vermessenen Landeskarte nach dem Vorbild der «Carte de la France» von Cassini und der «Carte des Pays-Bas autrichiens» von Ferraris.⁶⁷ Mit dem Projekt einer Landeskarte schloss man an Grundlagenarbeiten von Johann Georg Tralles an, die bisher unter anderem von der Ökonomischen Gesellschaft Bern unterstützt worden waren.⁶⁸

Während die topografische Landesaufnahme nicht realisiert wurde, kam die Strassenkarte unter Jean Samuel Guisan und wahrscheinlich auch noch unter dessen Nachfolger Abram-Henri Exchaquet durch Rudolf Jacob Bollin (1770–1844) und Jakob Samuel Weibel (1773–1846) offensichtlich zur Ausführung.⁶⁹ Am 14. April 1801 schrieb Kriegsminister Lanther dem Finanzminister diesbezüglich:

«Citoyen Collegue, le besoin que vous avés d'une carte générale de l'Helvétie ainsi que vous le temoignés par votre lettre du 8 courant, m'a sur le champ fait donner des ordres pour sa construction à la quelle on travaillera avec activité.»⁷⁰ Vier Monate später, am 24. August 1801, schrieb der Finanzminister, er habe die auf seine Anregung hin im Kriegsministerium entstandene Karte erhalten, «cette carte, commencé sous la direction de son Chef du Génie, Ponts & Chaussés feu le Cit. Guisan (dont le Gouvernement et ses amis ont à regretter la perte) et achevé depuis par les Cit. Bollin et Weibel. Cette carte se trouve composée dans une grande echelle, travaillé avec beaucoup de soins et propreté [...]». Der Finanzminister betonte, sie sei eine grosse

66 CH-BAR#B0#1000/1483#3144#1, fol. 47 [PDF-S. 58].

67 CH-BAR#B0#1000/1483#3149-01#1, fol. 2–55 [PDF-S. 3–94]: Projekt einer grossmassstäblichen Karte der Schweiz; CH-BAR#B0#1000/1483#3186b: in der Division III des Kriegsministeriums vorhandene Karten von Cassini, Carte géométrique de la France, 1750–1793, und Ferraris, Carte des Pays-Bas autrichiens, 1770–1778.

68 Rickenbacher, Martin. Napoleons Karten der Schweiz. Landesvermessung als Machtfaktor 1798–1815, Baden 2011, 117f.

69 CH-BAR#B0#1000/1483#2647*, fol. 79–81; CH-BAR#B0#1000/1483#2823*, 262.

70 CH-BAR#B0#1000/1483#2647*, fol. 79.



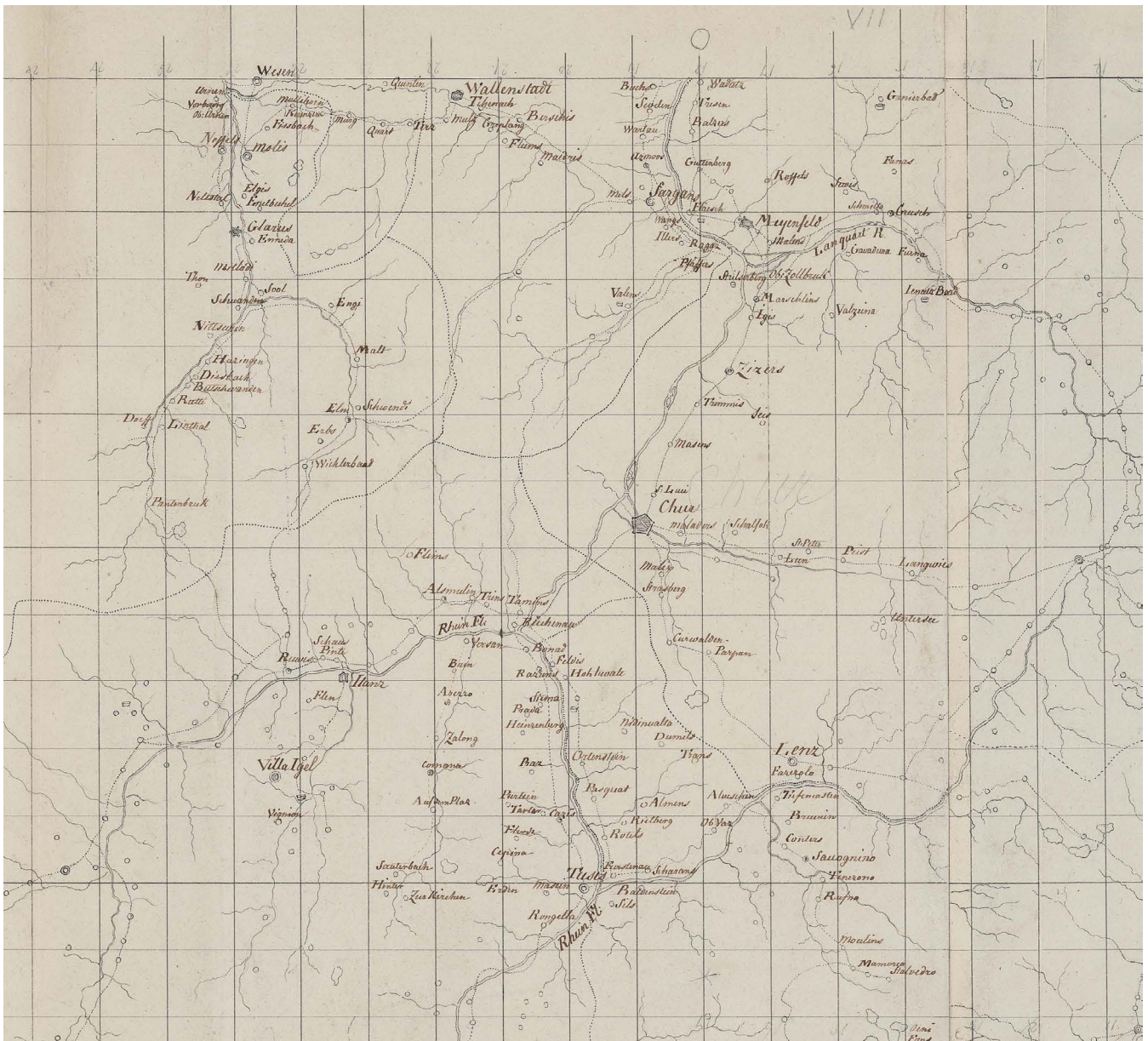
Blattaufteilung einer grossmassstäblichen Karte der helvetischen Republik.
(CH-BAR#B0#1000/1483#3183#1_0035)

Hilfe für die Organisation der Zölle.⁷¹ In den Beständen des Bundesarchivs sind wohl Vorarbeiten, darunter die Legende der Karte (abgebildet in Kapitel «Strassenklassen der helvetischen Strassenenquôte», S. 94), nicht aber diese Karte selbst überliefert. Die Tatsache, dass die Kartenlegende die sechs Klassen der Strassenklassifikation von Ende 1800 enthält, lässt auf den Zeitpunkt von deren Entstehung Ende 1800, anfangs 1801 und auf einen direkten Zusammenhang mit der Klassifikation der Strassenenquôte schliessen: Man hatte die Absicht, die Resultate der Umfrage nicht nur in einer Generaltabelle zu dokumentieren, sondern auch in die Karte einfliessen zu lassen. Diese Karte ist leider nicht überliefert.

Ungewiss ist, ob die unvollendete Blattaufteilung und mehrere Kartenskizzen (siehe unten) im Zusammenhang mit der Strassenkarte standen. Es könnte sich – weniger wahrscheinlich – mindestens bei der Blattaufteilung auch schon um ein Fragment der geplanten grossen Landeskarte handeln, auf die der oben zitierte Entscheid des Conseil exécutif vom 30. Januar 1799 verwies. Die Blatteinteilung weist mit den beiden Längengrad-Angaben 46 und 46.15 und den undeutlicher notierten Breitengraden eine geodätische Verortung des Koordinatennetzes auf. Die Blatteinteilung selbst ist identisch mit jener des Atlas Suisse, wobei der über der Blatteinteilung skizzierte Massstab sowohl auf den Atlas Suisse als auch noch auf die Karte von Scheuchzer Bezug nahm.

Gleichwohl ist aus dem Jahr 1801 doch eine in der Division III des Kriegsministeriums entstandene Strassenkarte überliefert. Sie stammt, der Handschrift nach zu schliessen, von Generalinspektor Jean Samuel Guisan. Es handelt sich um die «Carte

71 CH-BAR#B0#1000/1483#2647*, fol. 81, Transkription von Giorgio Bellini.



des principales Routes de la Suisse»,⁷² die allerdings insofern eine eigentliche «Antithese» zur geplanten Strassenkarte ist, als alle Wege, die Chausseen im Mittelland wie die Passwege über die Alpen, im gleichen Strich wiedergegeben sind: Sie zeigt die wichtigsten Kommunikationswege der Helvetischen Republik, nicht aber deren qualitativen Unterschiede. Eine Notiz auf der Karte weist auf diesen Umstand auch explizit hin: «Avertissement. Tous les Chemins sont marqués dans cette Carte par un double trait quoiqu'il en ait beaucoup dans les parties les plus montagneuses qui ne sont praticable qu'à Cheval où a pied & même dans la belle saison.»⁷³ Bei dieser Karte handelt es sich um eine auf der Carte de Suisse von Mallet aus dem Jahr 1798 beruhende Kompilation, die im Gegensatz zur Vorlage das Netz der wichtigen Strassen und Wege betont.

Mit der «Relief- oder Gebirgskarte der Schweiz in Handzeichnung» befindet sich schliesslich noch eine weitere Manuskriptkarte in den Beständen der Division III.⁷⁴ Diese

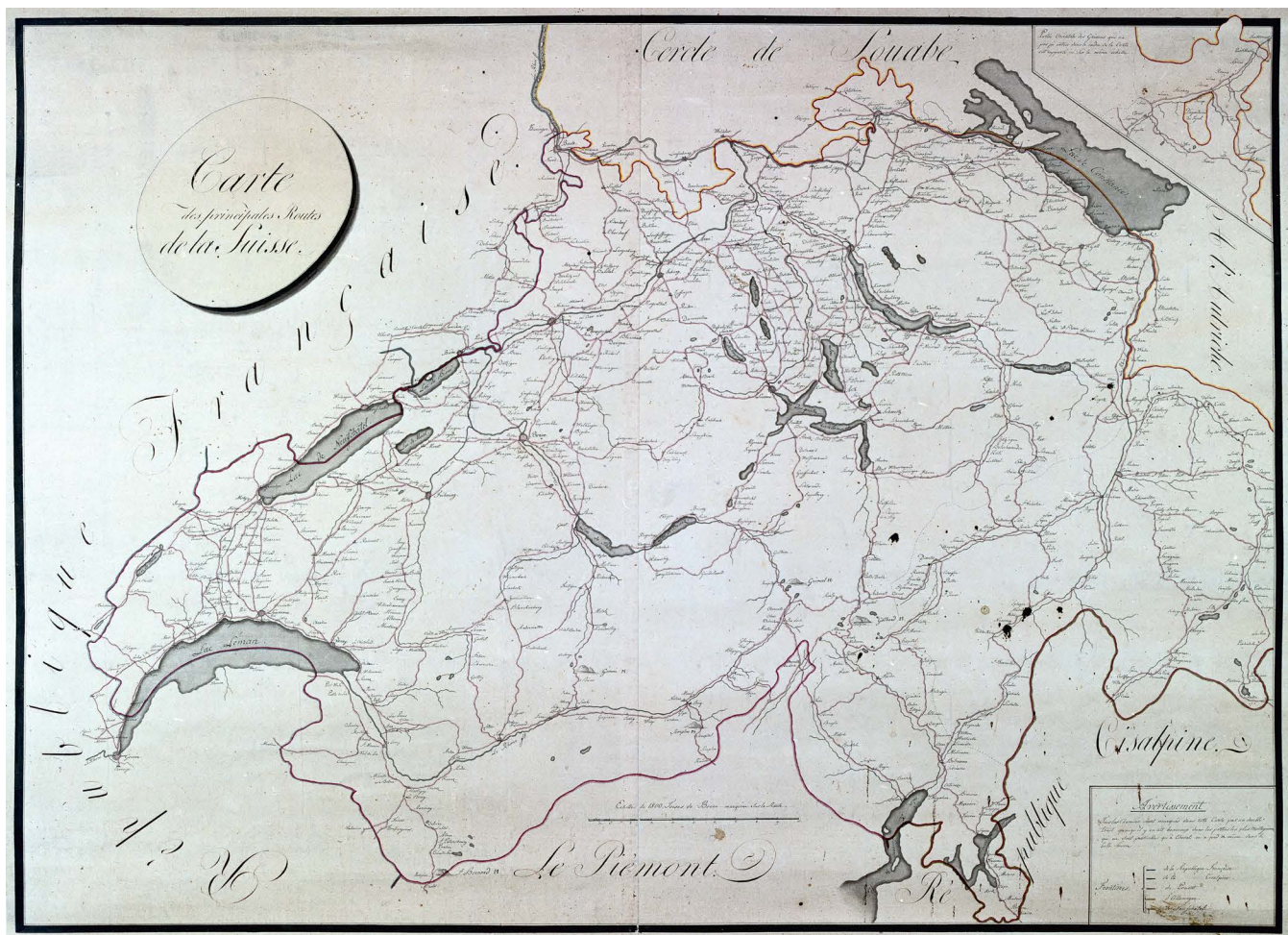
Ausschnitt aus dem unvollendeten Kartenmanuskript «Partie des Cantons Italiens & Grisons». Solche unfertige, an einem Koordinatennetz orientierte Skizzen finden sich in den Beständen des Kriegsministeriums auch für die Nordwestschweiz und die Region Bern. Sie könnten Grundlage für die Strassenkarte, sie könnten aber durchaus auch schon Skizzen für das Projekt der neu vermessenen Landeskarte sein.

(CH-BAR#B0#1000/1483#3183#1_0012)

72 CH-BAR#B0#1000/1483#3185#1_0001.

73 Diese Notiz findet sich allerdings so oder sehr ähnlich auch bei Henri Mallets Carte de Suisse.

74 CH-BAR#B0#1000/1483#3184#1_0001.



«Carte des principales Routes de la Suisse» aus dem Jahr 1801. Die Karte, deren Textinformationen der Handschrift nach zu schliessen auf Jean Samuel Guisan als Autor weist, baut auf der «Carte de Suisse» von Henri Mallet aus dem Jahr 1798 auf. Viele Karteninformationen von Mallet sind weggelassen, so das Relief, die Kantonsgrenzen und die nicht auf die Hauptstrassen bezogenen Ortsnamen. Die Hauptstrassen respektive die Hauptwege sind dagegen stärker hervorgehoben.

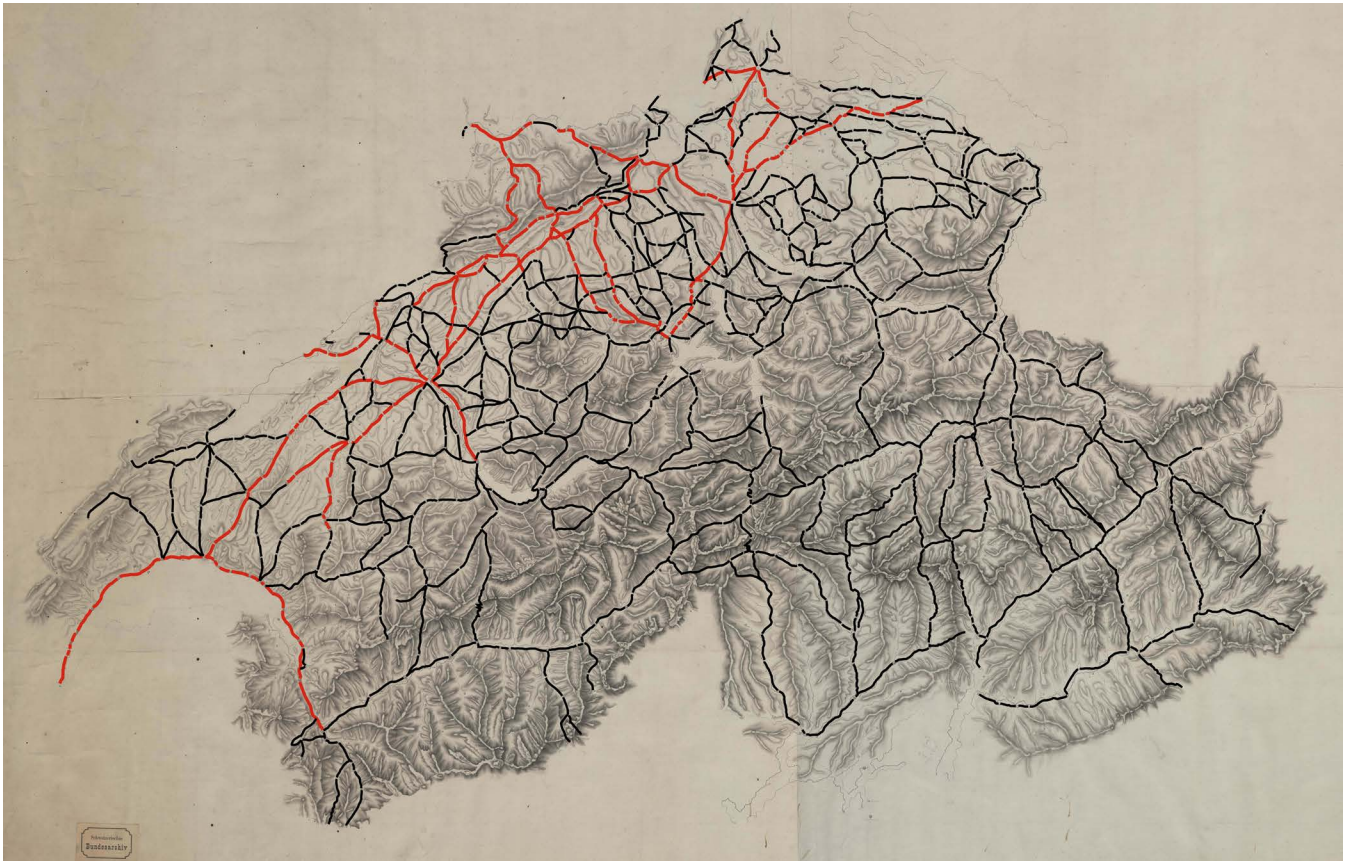
offensichtlich unvollendete Karte weist in zwei Signaturen schwach gezeichnet auch ein Strassennetz auf. Die Signaturen visuell verdeutlicht, ergibt sich ein plausibles Strassennetz, das weitgehend mit der «Nouvelle Carte Hydrographique et Routière de la Suisse» von Johann Heinrich Weiss übereinstimmt.

Sie ist beachtenswert nicht in erster Linie wegen der Karteninformationen, sondern weil anhand von dieser wiederum auf den praktischen Umgang mit Karten geschlossen werden kann: Im Falle eines konkreten Bedürfnisses stellte man ohne übermässigen Aufwand und aufgrund der gerade im Amt vorhandenen Karten eine neue Karte her, womit man natürlich im Wesentlichen nur die bisherige Beschränkung des Kartenwissens auf dem Stand des ausgehenden 18. Jahrhunderts reproduzierte, die Tralles schon 1790 beklagt hatte.

Das Projekt einer topografischen Karte von 1802

Nachdem 1798 das damals virulente Bedürfnis des Finanzministers nach einer genauen Karte nicht hatte befriedigt werden können, gibt es für Ende 1800, anfangs 1801 Anzeichen, dass die Vermessung und eine grossmasstäbige Landeskarte wieder an Aktualität gewannen. Ein solches Zeichen liegt in der oben zitierten Präambel des Entscheids des Conseil exécutif vor. Als weiteren Hinweis kann auch die Tatsache interpretiert werden, dass das Kriegsministerium im Januar 1801 die «Carte de France» von Cassini und die «Carte des Pays-Bas autrichiens» von Ferraris beschaffte.⁷⁵

75 CH-BAR#B0#1000/1483#3166-01#1, fol. 126–130 [PDF-S. 221–228]. Die beiden Kartenwerke sind im



Der Entscheid für ein solches Kartenprojekt fiel einmal mehr in Frankreich. Napoleon beauftragte den französischen Kriegsminister am 13. August 1801, Karten der helvetischen Republik und des Piemonts aufzunehmen zu lassen. Entsprechende Entscheide der helvetischen Regierung wurden unter starkem französischem Druck gefasst. In den Verhandlungen zwischen französischen und helvetischen Ministern und Militärs trat nun eindeutig der militärisch-strategische Nutzen einer solchen Karte vor allen anderen möglichen Verwendungen hervor. Dabei bestand ein Zusammenhang mit entsprechenden Kartenaufnahmen im benachbarten Ausland (Bayern, Schwaben, Savoyen und Oberitalien). Auch wird deutlich, dass man sich im Grunde die Ausdehnung der «Carte de France» von Cassini nach Osten hin vorstellte.⁷⁶

Schliesslich beschloss der Vollziehungsrat am 30. August 1802 die Vermessung des Territoriums der helvetischen Republik als eine gemeinsame französisch-helvetische Unternehmung. Grundlage des Entscheides war ein gemeinsamer Rapport des Innen- und des Kriegsministeriums. Die helvetische Regierung beschloss eine finanzielle Beteiligung von 150'000 Francs. Man würde zudem 8 von insgesamt 24 Ingenieuren stellen. Von helvetischer Seite sollte Johann Georg Tralles das Projekt leiten. Die Unternehmung sollte sofort beginnen und vier sogenannte Kampagnen umfassen.⁷⁷

«Relief- oder Gebirgskarte der Schweiz, in Handzeichnung»; Verdeutlichung der skizzierten Strassen durch Hans-Ulrich Schiedt. Das nicht fertig ausgeführte Strassennetz in zwei unterschiedlichen Signaturen ist weitgehend identisch mit dem Strassen- und Wegnetz der «Nouvelle Carte Hydrographique et Routière de la Suisse» von Johann Heinrich Weiss aus dem Jahr 1799.

Bundesarchiv in den Beständen der Division III des Kriegsministeriums überliefert: CH-BAR#B0#1000/1483#3186b.

76 ASHR 8, Nr. 133, 896–915. Vgl. dazu Rickenbacher, Martin. Französische Kartierungen von Schweizer Gebieten zwischen 1760 und 1815, in: Cartographica Helvetica, Heft 41, 2010, 3–17, und: Rickenbacher, Martin. Napoleons Karten der Schweiz. Landesvermessung als Machtfaktor 1798–1815, Baden 2011, 116–151.

77 CH-BAR#B0#1000/1483#3149-01#1, fol. 12–13v [PDF-S. 18–20].

Das Gesamtvorhaben wurde nun aber faktisch von Frankreich aus geplant; dort wurden auch die Standards ausgearbeitet. Aus dem Argument, die Unternehmung besser mit den französischen Vermessungskampagnen nördlich und südlich der Helvetischen Republik zu koordinieren, ergab sich eine Verschiebung der französischen Position auch hinsichtlich der Leitung. Der helvetische Conseil exécutif konnte den vollendeten Tatsachen am 13. Dezember 1802 nur noch zustimmen.⁷⁸ Tralles, der im September 1802 die Arbeit an der Vermessung tatsächlich begonnen hatte, akzeptierte den Entscheid aber nicht. Am 15. Januar 1803 hatte der Conseil exécutif Tralles' sofortigen Rückzug aus dem Projekt zur Kenntnis zu nehmen.⁷⁹ Der Verlust von Know-how, der schnelle Zerfall der helvetischen Regierungs- und Verwaltungsstrukturen in den ersten Wochen des Jahres 1803 und die exorbitante Finanznot machten eine helvetische Mitwirkung endgültig unmöglich.

Von französischer Seite her hielt man zunächst am Vermessungsprojekt fest. In einem Brief forderte Napoleon persönlich 1803 oder 1804 den Verteidigungsminister Berthier auf, nun den ganzen Ballast eines Katasters beiseite zu lassen: «Ich glaube, dass die Ingenieur-Geographen arbeiten, aber ich bin nicht sicher, ob sie auf guten Grundlagen arbeiten. Man lässt sie Kataster anlegen statt Militärkarten; daraus folgt, dass man in zwanzig Jahren nichts haben wird. [...] Ich habe nichts anderes verlangt als die Vervollständigung der Karte von Cassini. [...] Befehlen sie vor allem, die Art der verschiedenen Wege gut anzugeben, damit man für die Artillerie die benutzbaren von den unbenutzbaren unterscheiden kann.»⁸⁰

Allein die militärische Dringlichkeit veränderte sich auch für Frankreich so, dass man sich statt der Durchführung einer wissenschaftlichen Vermessung des Gebietes der untergegangenen Helvetischen Republik nun damit begnügte, das zwischen 1766 und 1786 entstandene Relief der Urschweiz von Franz Ludwig Pfyffer und weitere Reliefs aufzukaufen⁸¹

78 CH-BAR#B0#1000/1483#3149-01#1, fol. 33 [PDF-S. 54-55].

79 Extrait du procès verbal de la Séance du Conseil Exécutive du 15 Janvier 1803, CH-BAR#B0#1000/1483#3149-01#1, fol. 47 [PDF-S. 78].

80 Zitiert nach Rickenbacher, Martin. Französische Kartierungen von Schweizer Gebieten zwischen 1760 und 1815, in: Cartographica Helvetica, Heft 41, 2010, 3–17, 12 und 17, Anm. 77; zur Datierung des Briefs siehe auch Rickenbacher, Martin. Napoleons Karten der Schweiz. Landesvermessung als Machtfaktor 1798–1815, Baden 2011, 195.

81 Rickenbacher, Martin. Napoleons Karten der Schweiz. Landesvermessung als Machtfaktor 1798–1815, Baden 2011, 146–161.

Jean Samuel Guisan (1740–1801) – eine biografische Skizze



Jean Samuel Guisan (1740–1801). Das von einem unbekannten Meister gemalte Bild zeigt Guisan in der Uniform eines Brigadiers der Helvetischen Republik. (Öl auf Leinwand, Privatbesitz, Foto Rémy Gindroz; Abb. aus Le Roux, Yannick [et al.], Lausanne 2012, 213).

Guisan wurde 1798 Oberinspektor für Strassen- und Brückenbau der helvetischen Zentralverwaltung. In dieser Funktion ist er bis Mitte 1801 in einer dichten Reihe von Verwaltungsquellen zu fassen. Er hatte die Federführung im Prozess der Reorganisation des Strassenwesens, in welchem die Umfrage der Strassenklassifikation ein zentrales Vorhaben war. Das ist Grund genug, sich mit dieser Person eingehender zu befassen.

Jugend

Jean Samuel Guisan wurde 1740 in Avenches geboren.⁸² Da seine Eltern verarmten und ihm deswegen kein Studium finanzieren konnten, machte er in Genf eine Lehre als Zimmermann. Neben seiner ersten Berufstätigkeit belegte er Kurse in Mathematik, Physik, Architektur und Festungsbau.⁸³ In den 1760er-Jahren arbeitete er beim Ingenieur und Architekten Abraham **Burnand** in Unternehmungen des bernischen Chausseebaus. Dabei hatte er die Arbeiten an der Strasse von Vevey nach Moudon zu überwachen, bei denen er sich weitere Fachkenntnisse des Ingenieurwesens aneignete.

82 Hauptquelle des Folgenden ist Guisans 1797 verfasster Bericht: *Mémoires contenant la vie ou l'histoire de J. S. Guisan ci devant Capitaine d'Infanterie, Ingénieur en chef pour la partie Hydraulique, chevalier du mérite, au service de France, écrit par lui-même, Avril 1797*, Archives cantonales vaudoises, PP 33/1. Zu Guisan siehe auch: Bissegger, Paul. Guisan, Jean Samuel, in: HLS, www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D19857.php [9. 5. 2017], und: Le Roux, Yannick [et al.]. *Jean Samuel Guisan. Le Vaudois des terres noyées: ingénieur à la Guiane française, 1777–1791*, Lausanne 2012. Diese Publikation enthält unter anderem auch die Transkription der «Mémoires» von Guisan.

83 Guisan. «Mémoires», 1797, 6f.

Surinam und Guayana

1769 wanderte Guisan nach Surinam (Holländisch Guayana) aus. Er folgte dabei seinem Onkel väterlicherseits, Jean Chevalier. In den Plantagen seines Onkels avancierte er 1771 zum Direktor für landwirtschaftliche Arbeiten. Zudem überarbeitete er für die Kolonialverwaltung Pläne und Karten der Kolonie. 1777 warb ihn der hohe französische Marineoffizier und Kolonialbeamte Pierre-Victor [Malouet](#) ab, um in der benachbarten Kolonie die Leitung der Landwirtschaft und der Infrastruktur zu übernehmen. In diesem Zusammenhang wurde Guisan zum Hauptmann der französischen Kolonialtruppen ernannt.⁸⁴

Französisch Guayana zählte Mitte der 1780er-Jahre rund 1400 Weisse, ungefähr 9000 schwarze Sklavinnen und Sklaven sowie eine kleine Anzahl von Freigelassenen. Die indigene Bevölkerung wurde auf rund 25'000 Personen geschätzt.⁸⁵ In seiner Tätigkeit erbrachte Guisan zwischen 1777 und 1791 besondere Leistungen im Rahmen der Melioration des Sumpfes entlang des Approuage zu einer landwirtschaftlich nutzbaren Region, beim Bau des Kanals von Kaw sowie bei der Trockenlegung des Sumpfes bei Cayenne. Er liess die erste Zuckermanufaktur der Kolonie bauen und er führte die Gewürznelkenkultur ein.⁸⁶

Die Wirkungsfelder in den Kolonien sind Gegenstand verschiedener Denkschriften und Berichte, die Guisan an die französische Regierung und an die Kolonialverwaltung im Marineministerium sandte.⁸⁷ Weitere Quellen zu dieser Zeit sind die 1802 veröffentlichten Rechenschaftsberichte von Malouet⁸⁸ und mehrere nachträgliche, in unterschiedlichen Zusammenhängen entstandene Selbstdarstellungen von Guisan. Eine Aufzählung seiner Tätigkeitsbereiche lieferte Guisan mit seiner Bewerbung für die Position des leitenden Ingenieurs der Helvetischen Republik vom 24. März 1798: Er sei im Land sehr wenig bekannt. Deshalb verweise er auf einen Bericht über seine Leistungen, den er dem französischen Direktorium gesandt habe. Er legte eine Kopie der Bewerbung bei. Seiner Darstellung nach hatte er aufgrund der französischen Versprechungen die Anwartschaft auf ein grosses Vermögen in Surinam aufgegeben, um im Tiefland von Guayana eine neue Kolonie aufzubauen. Er verwies auf seine Erfolge. «Je suis entré au service avec les Brevets d'Ingénieur en chef pour la partie Hydraulique & celui de Capitaine d'Infanterie; et j'ai souvent été chargé de faire le service d'Ingénieur militaire, ainsi que de fortifier des postes extérieurs très importan[t]s.» In einer Anmerkung nannte er folgende Arbeiten: «tous les grands ouvrages, les dessèchemen[t]s des marais, nouveaux hopitaux, pompes à feu, approvisionnemen[t]s

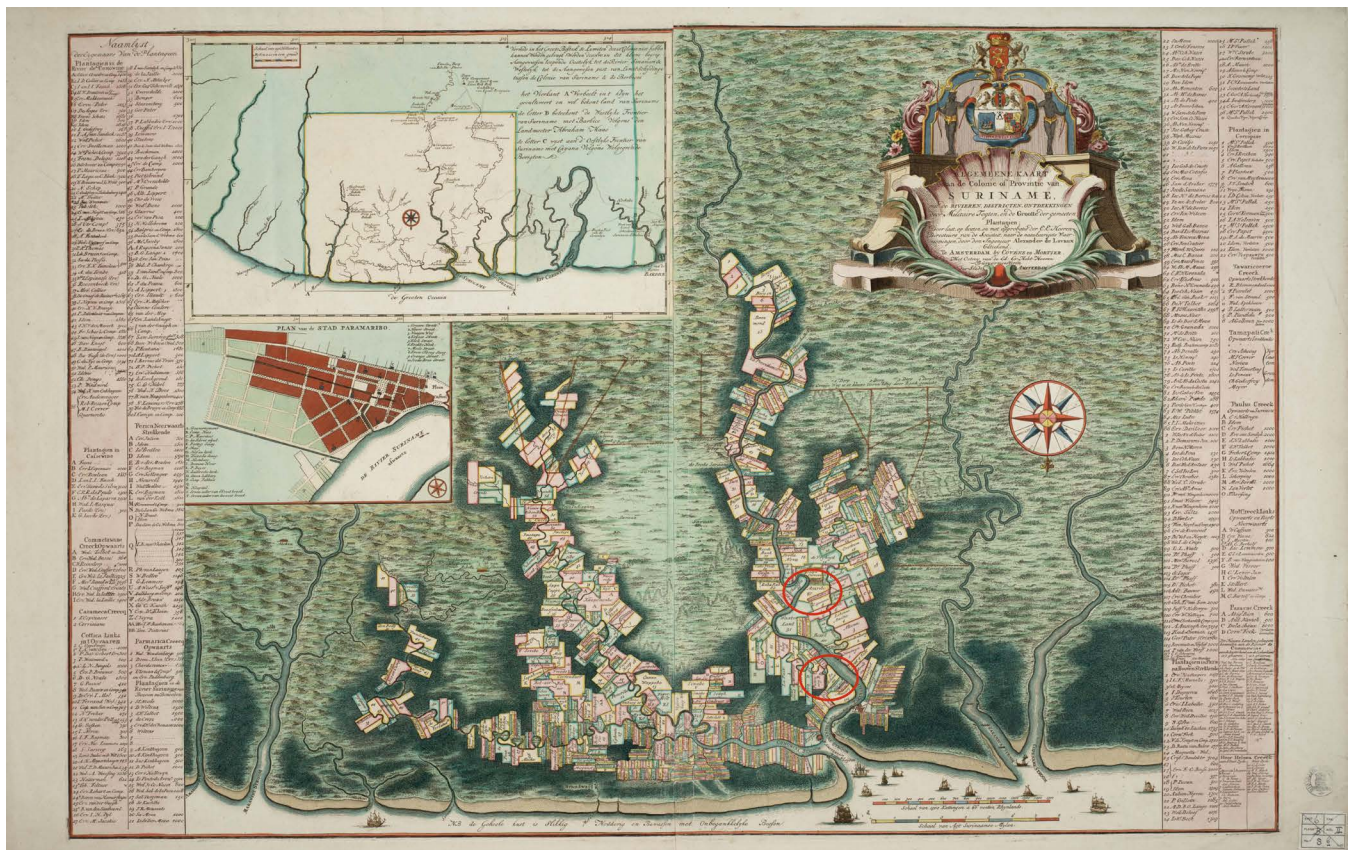
84 Eynard, Charles. *Le chevalier Guisan. Sa vie et ses travaux à la Guyane*, Paris 1844, 112f. Das vom König Louis XVI. und dem Marineminister Antoine de Sartine unterzeichnete Brevet ist in den Archives cantonales vaudoises (ACV PP33/2c) überliefert. Zu den weiteren offiziellen Titeln siehe Le Roux, Yannick [et al.]. *Jean Samuel Guisan. Le Vaudois des terres noyées: ingénieur à la Guiane française, 1777–1791*, Lausanne 2012, 219: «Le 1^{er} octobre 1777, il devient «ingénieur du roi pour la partie agraire et hydraulique» et, le 22 novembre 1777, lieutenant d'infanterie de la 1^{re} compagnie des milices de Cayenne; puis, le 1^{er} mai 1778, il obtient «la direction en chef et supérieurement à tous autres ingénieurs» pour les travaux de dessèchement et la culture des terres. Ses nominations sont confirmées et étendues par le roi par lettres et brevet des 15 juillet et 5 décembre 1778.»

85 Traver, Barbara. *After Kourou: Settlement Schemes in French Guiana in the Age of Enlightenment*, Dissertation, Washington State University, Manuscript 2011, 50; Zimmermann, Alfred. *Die Kolonialpolitik Frankreichs*, Berlin 1901, 226.

86 Eynard, Charles. *Le chevalier Guisan. Sa vie et ses travaux à la Guyane*, Paris 1844, 140f.

87 Archives nationales d'outre-mer. Die Recherche im Internetportal der ANOM zum Stichwort Guisan ergibt 125 [Nennungen](#) [8. 1. 2019].

88 Malouet. *Collection de mémoires et correspondances officielles sur l'administration des colonies, et notamment sur la Guiane française et hollandaise*, par V. P. Malouet, ancien administrateur des Colonies et de la Marine, 5 vol., Paris 1792.



d'eaux, nivèlement des rues & autres faits [...]» Diese Massnahmen hätten die ungesunden Lebensumstände, die noch 1779 mehr als 5000 Todesopfer forderten, entscheidend verbessert. Zwei Punkte erwähnte er besonders: erstens seine Beschäftigung mit dem Militäringenieurwesen in Zeiten des Krieges – da bezog er sich wahrscheinlich auf die Guerillakämpfe entfloherer Sklaven in Surinam und in Guayana sowie auf die verschiedenen Strafexpeditionen und Fortifikationen gegen diese – und, zweitens, auf den Aufbau von Kolonien. Offensichtlich fühlte er sich dadurch für die von ihm nachgesuchte Stellung in der Helvetischen Republik besonders befähigt: «Malgré l'immense travail que me donnoit la partie des desecchemen[t]s à l'Amérique la création de cette nouvelle Colonie, qui n'a pas manqué de contradicteurs ni de calomniateurs, je trouvai encore le tem[p]s pour rendre des services importan[t]s dans la partie du Génie & l'artillerie en tems de guerre; j'ai de plus fait diverses ceints considerables divers ouvrages concernant l'amélioration de la Guyane; enfin j'ai encore trouvé le tem[p]s de composer un traité sur le desecchement et la culture des terres noyées, qui a été imprimé & a été fort utile.» Und schliesslich habe er nicht nur am Infrastrukturbau mitgewirkt, sondern auch den Anbau indonesischer Gewürze mit dem Ziel eingeführt, sie zu einem kolonialen Handelszweig zu machen.⁸⁹

Sklavenarbeit war ein integraler Bestandteil jener Wirtschaftsverhältnisse, in denen Guisan leitender, erfolgreicher Angestellter war, notabene in einer Zeit verbreiteter Rebellion der Sklaven und der sogenannten Maroons.⁹⁰ Gemäss seiner späteren autobiografischen Darstellung war es ihm ein Anliegen, das Los der Sklaven

Surinam, Karte von Alexandre Lavaux aus dem Jahr 1758. Zwei der 436 Plantagen, «Accaribo» und «La Liberté» (im Zentrum der roten Kreise), gehörten Guisans Onkel. Sie hatten je eine Grösse von rund zehn Quadratkilometern. Beide Plantagen lagen in der Nähe des Hauptortes Paramaribo. (Karte: Memory of the Netherlands)

89 Archives cantonales vaudoises, PP 33/2-p, Transkription Giorgio Bellini. Le strade in Ticino nel periodo della Repubblica Elvetica (1798–1803), 3 vol., Sezione documentaria, terzo fascicolo, SD 1.

90 Vgl. dazu David, Thomas; Etemad, Bouda; Schaufelbuehl, Janick Marina. Schwarze Geschäfte. Die Beteiligung von Schweizern an Sklaverei und Sklavenhandel im 18. und 19. Jahrhundert, Zürich 2005, 76–79. Maroon wurden die Nachfahren entfloherer Sklaven genannt.

Das Inhaltsverzeichnis des von Jean Samuel Guisan verfassten, 1788 publizierten Werks «*Traité sur les Terres noyées de la Guiane*» vermittelt einen Eindruck des breiten Tätigkeitsfeldes in der französischen Kolonie. Das Werk gibt einen guten Eindruck darüber, wie stark Guisan in die auf der Sklaverei basierende Wirtschaft und Gesellschaft der Kolonie involviert war.

TABLE DES CHAPITRES.

<i>Chapitre I.</i>	De la nature des terres.	Page, 5.
<i>Chapitre II.</i>	Des défrichés.	17.
<i>Chapitre III.</i>	Des dessèchements, & de la distribution intérieure des Habitations.	21.
<i>Chapitre IV.</i>	De la culture des cannes à sucre.	48.
<i>Chapitre V.</i>	Des manufactures à sucre.	74.
<i>Chapitre VI.</i>	De la culture du Caféier.	103.
<i>Chapitre VII.</i>	Des manufactures à Café.	136.
<i>Chapitre VIII.</i>	De la récolte & de la préparation du café.	151.
<i>Chapitre IX.</i>	De la culture du Cacao.	170.
<i>Chapitre X.</i>	De la culture du Coton.	190.
<i>Chapitre XI.</i>	De la culture des vivres.	204.
<i>Chapitre XII.</i>	Des coffres d'écoulement, & des batardeaux.	315.
<i>Chapitre XIII.</i>	Des Ecluses, & des Citernes.	236.
<i>Chapitre XIV.</i>	Des Bâtimens pour logement, & des Cafes-nègres.	251.
<i>Chapitre XV.</i>	Réflexions sur les Blancs employés sur les Habitations, & sur la régie des Esclaves.	259.
<i>Chapitre XVI.</i>	Des Tâches.	310.
<i>Chapitre XVII.</i>	Du Climat; du choix des positions pour les établissemens; de l'air de la mer; diverses réflexions, comparaison de Surinam à St. Domingue.	319.

zu erleichtern, die zu Hunderten in den Plantagen und an den Infrastrukturen arbeiteten, deren Leitung Guisan innehatte. Ein Abolitionist war und wurde er aber nicht. Seine Ausführungen zur Haltung der Sklaven lassen mehr auf eine humaner gestaltete, aufgeklärte (und darum erst wirtschaftlich profitable) Sklaverei schliessen. Eine solche Haltung und seine Sorge um die von ihm verantworteten infrastrukturellen Anfänge, für die jede Art des Kontrollverlustes verheerend war, brachten ihm in der zweiten Hälfte der 1780er-Jahre die Gegnerschaft der auch in der Kolonie auftretenden revolutionären Kräfte. Als Folge seiner Auseinandersetzungen mit diesen und seiner schon lange dauernden Opposition zum Gouverneur Lescalier wurde er vom Kolonialrat abgesetzt.

Er verliess Guayana im Juli 1791. Bei einem auf der Heimreise vor Barcelona erlittenen Schiffbruch verlor Guisan die meisten seiner zahlreichen, offensichtlich sorgfältig aufbewahrten Unterlagen, darunter ein Manuskript eines weiteren Werks und – so seine Aussage – die Dokumente, die seinen Anspruch auf eine angemessene Bezahlung durch Frankreich respektive auf eine Pension belegten.⁹¹

91 Mémoires contenant la vie ou l'histoire de J. S. Guisan ci devant Capitaine d'Infanterie, Ingénieur en chef pour la partie Hydraulique, chevalier du mérite, au service de France, écrit par lui-même. Avril 1797. Archives cantonales vaudoises, PP 33/1, p. 204–210.

Rückkehr und Bewerbung

1792 nach Avenches zurückgekehrt heiratete Guisan ein zweites Mal; die erste Ehe war er 1780 auf einer Dienstreise nach Paris mit Julie Le Neuf de Beaubassin, einer Adligen aus der Normandie eingegangen, die 1784 starb. Seine zweite Frau, Henriette Elisabeth Guisan, eine entfernte Verwandte, war Tochter eines Majors aus Avenches. Mit ihr hatte er zwei Söhne. Er bezog mit seiner Familie in Avenches ein Bürgerhaus, das früher seinem Grossvater gehört hatte. In den folgenden Jahren ist er kaum noch fassbar. Gemäss seinen eigenen Aussagen machte die wegen Guayana angeschlagene Gesundheit zunächst einmal eine Erholung notwendig. Nebenbei übte er kleinere Funktionen in der kommunalen Verwaltung aus. Er scheint aber kein intensives Berufsleben mehr gehabt zu haben. Am Ende dieser Lebensphase verfasste er für seine zwei noch jungen Söhne eine lange autobiografische Erinnerung über seine Jugend und seine Zeit und Wirksamkeit in Surinam und Guayana.⁹²

Das war Guisans persönlicher Werdegang bis zu dem Moment, als er sich um die Stelle eines helvetischen Generalsinspektors bewarb – und diese Stelle auch erhielt. Anders als es sein Biograf Charles Eynard 1842 darstellte, hatte Guisan an den Ende 1797 in der Waadt ausbrechenden Unruhen keinen aktiven Anteil. Wegen diesen verreiste er sogar zeitweise nach Neuenburg. Als die Revolution dann aber die gesamte alte Eidgenossenschaft erfasste und am 12. April 1798 die Helvetische Republik proklamiert wurde, begann für Guisan noch einmal eine Phase intensiver und verantwortungsvoller beruflicher Tätigkeit. Damals war er 58jährig.

Es waren prominente Waadtländer und Freiburger Protagonisten der regionalen und nationalen Umwälzungen wie Jules Muret, Frédéric-César de La Harpe, Jean-Marc Mousson oder Abraham Fornerod, welche Guisan für jenen Posten empfahlen, auf dem er nun noch einmal drei Jahre lang eine erstaunliche, grosse Schaffenskraft entwickelte. Am 20. April 1798 schrieb Senator Fornerod an das Directoire exécutif über Guisan:

«Citoyens Directeurs

Je prends la liberté de vous recommander pour Ministre des Beaux Arts, des Edifices publics & des Ponts & Chaussées le Citoyen J. Sam. Guisan d'Avenches qui a servi pendant 15 années le Gouvernement français, comme Ingenieur en Chef & Capitaine à Cayenne, homme du plus grand mérite, & il en avoit obtenu la Croix,⁹³ en récompense de ses services, avec une pension de Mille Ecus. Il a été obligé de demander un Congé pour retablir sa santé délabrée par les Grand travaux qu'il a été forcé de continuer tout le tems de son Employ, afin de parvenir au Desecchement de la Guyane française, & à l'Etablissement des Epiceries dans la dette Colonie, qui est son ouvrage. Il a dailleurs toutes les autres qualités requises pour occuper cette place importante, étant grand mathématicien, astronome, architecte, & ne connoissant personne en France ni en Suisse qui puisse le surpasser dans la partie hydrolique & des Ponts & Chaussées.

Les meilleurs renseignements que vous pourriez prendre sur son compte sont notés dans les Bureaux de la Marine à Paris jusqu'en 1792, époque de sa Retraite.

Salut & fraternité

A. Fornerod»⁹⁴

92 Mémoires contenant la vie ou l'histoire de J. S. Guisan ci devant Capitaine d'Infanterie, Ingénieur en chef pour la partie Hydraulique, chevalier du mérite, au service de France, écrit par lui-même. Avril 1797. Archives cantonales vaudoises, PP 33/1, p. 204–210.

93 Ritter des St.-Ludwig-Ordens.

94 CH-BAR#B0#1000/1483#507*, Zentral- und Kantonsbehörden, 1798–1801 (Dossier), fol. 9, Transkription Giorgio Bellini.

Guisan bot dem Directoire Exécutif mit einem Schreiben vom 24. März 1798 dann auch noch persönlich seine Dienste als «premier ingénieur en chef des ponts et Chaussées de la République, ainsi pour la partie hydraulique, le génie, les édifices publics, l'architecture et d'autre objets [...]» an.⁹⁵

Inspecteur général der Helvetischen Republik

Kurz danach fällte das Direktorium den Entscheid, im Kriegsministerium ein Strassen- und Brückeninspektorat mit je einem französisch- und deutschsprachigen «commis inspecteur» zu besetzen.⁹⁶ Es nominierte für diese Funktion «capitaine ingénieur» Guisan und Johannes Feer von Zürich. Letzterer zog jedoch eine Anstellung als Bauinspektor des Herzogs von Sachsen-Meiningen dem helvetischen Engagement vor.⁹⁷ Darauf beschloss das Direktorium am 27. Oktober 1798, Guisan provisorisch zum Inspecteur général zu ernennen: «Le Citoyen Guisan Commis au même Bureau pour la partie française est nommé provisoirement à l'inspection générale des ponts et chaussées pour toute la République.»⁹⁸ Auf [Antrag des Kriegsministers](#) wurde er am 26. April 1799 zudem in den Rang eines «Chef de Brigade» im Geniecorps der helvetischen Armee erhoben.⁹⁹ Dieser militärische Rang sollte ihm in seinen Alltagsgeschäften eine grössere Autorität verleihen. Noch einmal anderthalb Jahre später, am 26. November 1800, teilte der Kriegsminister dem Vollziehungsrat Guisans Wunsch mit, man möchte ihn als helvetischer Generalinspektor für Strassen und Brückenbau nun doch fest anstellen und mit monatlichen 200 Franken fix besolden.¹⁰⁰

Doch offensichtlich war das ein Wunsch, den die Regierung weder erfüllen wollte noch konnte. Sie begründete ihren negativen Entscheid damit, dass im helvetischen Staatsaufbau fast alles und auch sie selbst provisorisch sei: «L'état provisoire d[an]s lequel sont la plupart des institutions, d[an]s lequel est le Gouvernement lui-même, l'ignorance où il se trouve de l'organisation qui sera donnée au Département de la Guerre & l'apprehension qu'il doit dès là même éprouver de faire des dispositions contraires à celles qui pourroient être prises par la suite, toutes ces raisons lui imposent l'obligation de se refuser au desir du Citoyen Guisan.»¹⁰¹ Schliesslich hatte aber auch dieser Entscheid der provisorischen Regierung keine lange Dauer. Per Dekret vom 22. März 1800 bestimmte sie «1° L'établissement d'un ingénieur et Inspecteur en chef des ponts et chaussées qui ferait en même tems les fonctions de chef de Bureau dans cette partie.»¹⁰² Von einem Provisorium war nun nicht mehr die Rede.

Guisan ist in einer grossen Zahl von Quellen der helvetischen Verwaltung in seinen Funktionen und Aktivitäten, nicht aber als Privatperson zu fassen. Er war treibende Kraft aller Strassenvorlagen, die der Kriegsminister dem Direktorium einreichte, er leitete alle Umfragen zum Strassenwesen und er war Bürochef einer Abteilung in der Zentralverwaltung. Er begab sich immer wieder auf Reisen, manchmal von der Regierung gesandt, um ihre Probleme vor Ort zu regeln. Er kümmerte sich um konkrete Strassen-, Brücken- und Festungsbauten und er zeichnete Pläne und Karten. Daneben

95 ASHR 15, Nr. 2014, 842.

96 ASHR 15, Nr. 2016a, 842.

97 ASHR 15, Nr. 2016b, 842.

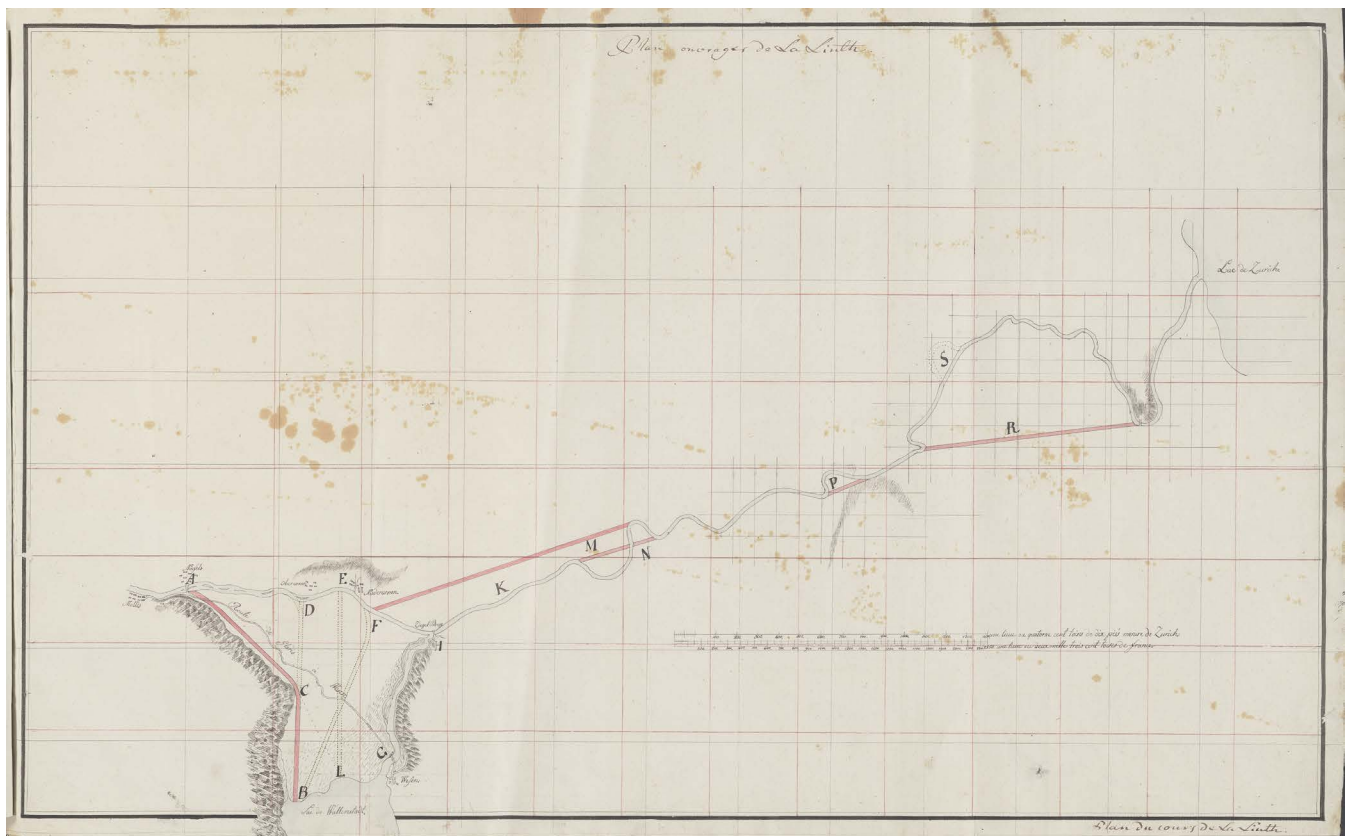
98 CH-BAR#B0#1000/1483#3144#1, fol. 29 [PDF-S. 35].

99 CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, fol. 245-246 [PDF-S. 367-368].

100 CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 505-508 [PDF-S. 630-633]; ASHR 15, Nr. 2020, 843.

101 CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 507-508 [PDF-S. 632-633].

102 CH-BAR#B0#1000/1483#3147, fol. 219 [PDF-S. 315-316]; Extrait du Procès verbal de la Commission Exécutive.



entwarf er kleine und auch grosse Bach- und Flusskorrekturen. Anlässe dazu waren Überschwemmungen und akute Notlagen. Aber er befasste sich auch mit jahrzehntealten Misständen, die nun endlich, im neuen Staat, im neuen Geist, im Sinne des Fortschritts und mit dem nur allzu notwendigen Nebeneffekt der Arbeitsbeschaffung gelöst werden müssten. Visionen, Projektskizzen und Pläne betrafen die Linth, die Aare, die Reuss, die Sense, die Zihl oder die Rhone. Solche Projekte waren beispielsweise eine Kanalverbindung zwischen dem Zuger- und dem Vierwaldstättersee und der Ausbau der Reuss zu einem regulären Wasserweg, mit deren Planung das Direktorium Guisan am 3. November 1798 betraute.¹⁰³ Aber auch die Korrektur der Linth zwischen dem Glarner Unterland, dem Walen- und dem Zürichsee untersuchte er. Guisans eigene Wasserbauprojekte, seine umfassenden mit dem Infrastrukturbau verfolgten Ziele und seine Kontakte zu Protagonisten des Wasserbaus der Jahrhundertwende und des frühen 19. Jahrhunderts lassen die Bedeutung von Guisan und den helvetischen Plänen auch für die nachhelvetische Zeit vermuten. Konkret wäre zu untersuchen, inwieweit Eschers Projekt der Kanalisierung und der Einleitung der Linth in den Walensee auf Vorarbeiten von Guisan beruhen.¹⁰⁴

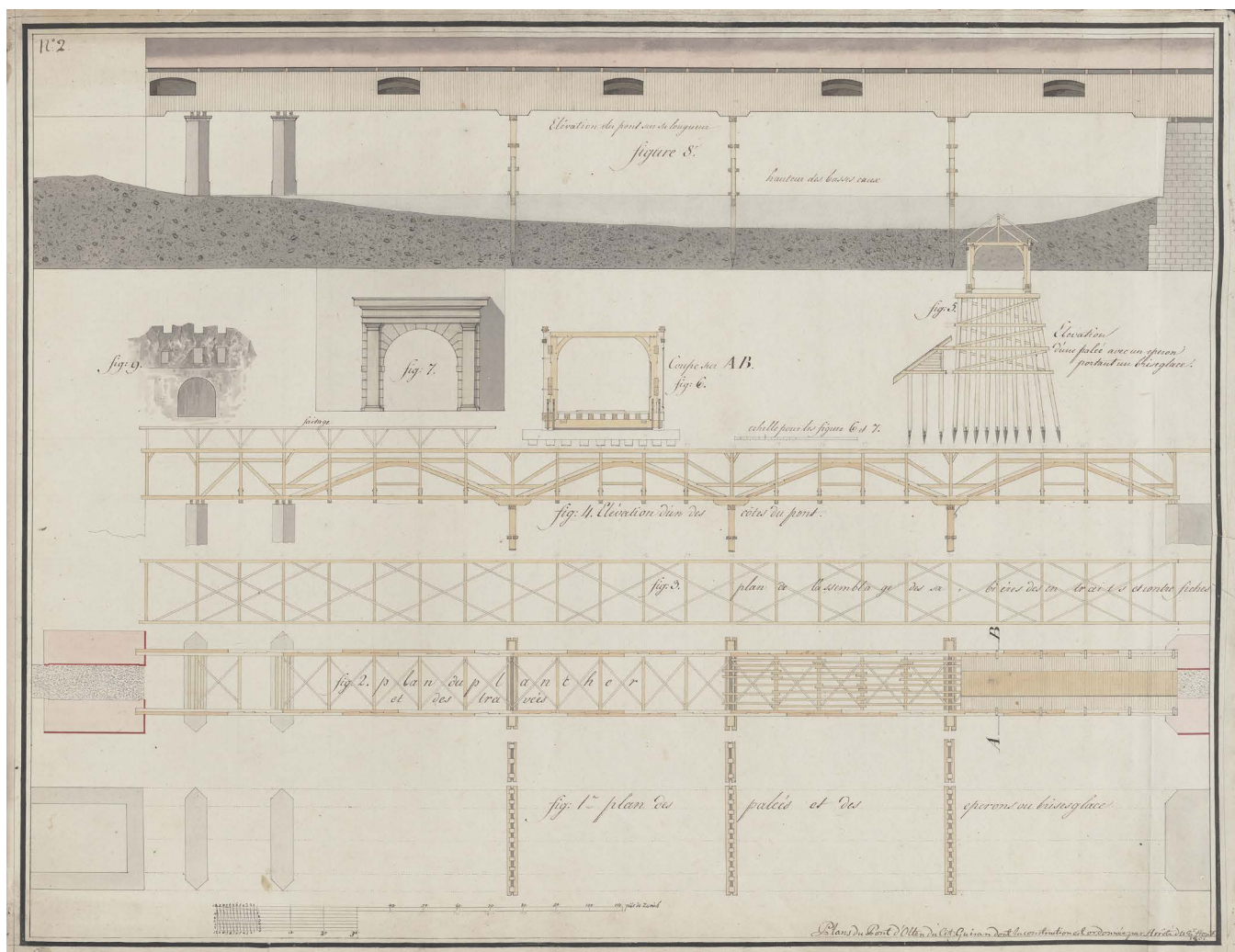
Kaum ein Geschäft ist jedoch so oft und so breit in den Akten des Kriegsministeriums überliefert wie die ebenfalls von Guisan entworfene Kriegsschaluppe für den Vierwaldstättersee, ein gut 15 Meter langes, hölzernes Kanonenboot mit dem sprechenden

Undatierter Plan einer Korrektur der Linth zwischen dem Glarner Unterland, dem Walen- und dem Zürichsee von Jean Samuel Guisan.

(CH-BAR#B0#1000/1483#3179#1_0149)

¹⁰³ CH-BAR#B0#1000/1483#3144#1, fol. 31 [PDF-S. 37].

¹⁰⁴ Die diesbezüglichen helvetischen Pläne verdienen in der Geschichte der Linthkorrektur eine ausführlichere Würdigung; vgl. dazu: Speich, Daniel. Helvetische Meliorationen. Die Neuordnung der gesellschaftlichen Naturverhältnisse an der Linth (1783–1823), Reihe: Interferenzen 6, Zürich 2003, 176–185, und: Speich, Daniel. Herren über wilde Wasser. Die Linthingenieure als Bundesexperten im 19. Jahrhundert, Reihe: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik 82, Zürich 2006, 21–26.



Plan einer Aarebrücke bei Olten. Für die Ersetzung der 1798 im Zusammenhang mit dem Vormarsch der Franzosen zerstörte Brücke entwarf Jean Samuel Guisan im Laufe des Jahres 1800 sechs Projektvarianten, die er dem Kriegsmi-
nister im Februar 1801 vorlegte. Im Bild ist Projekt I, eine vierjochige Holzbrücke, für die sich die helvetische Regierung im Oktober 1801 entschied. Die Bauarbeiten wurden im März 1802 eingestellt. Die 1803 wirklich gebaute Brücke wurde nach gleichem Konstruktionsprinzip, aber nach Bauplänen von Blasius Baltensweiler realisiert.
(CH-BAR#B0#1000/1483#3178#1_0195-0213)

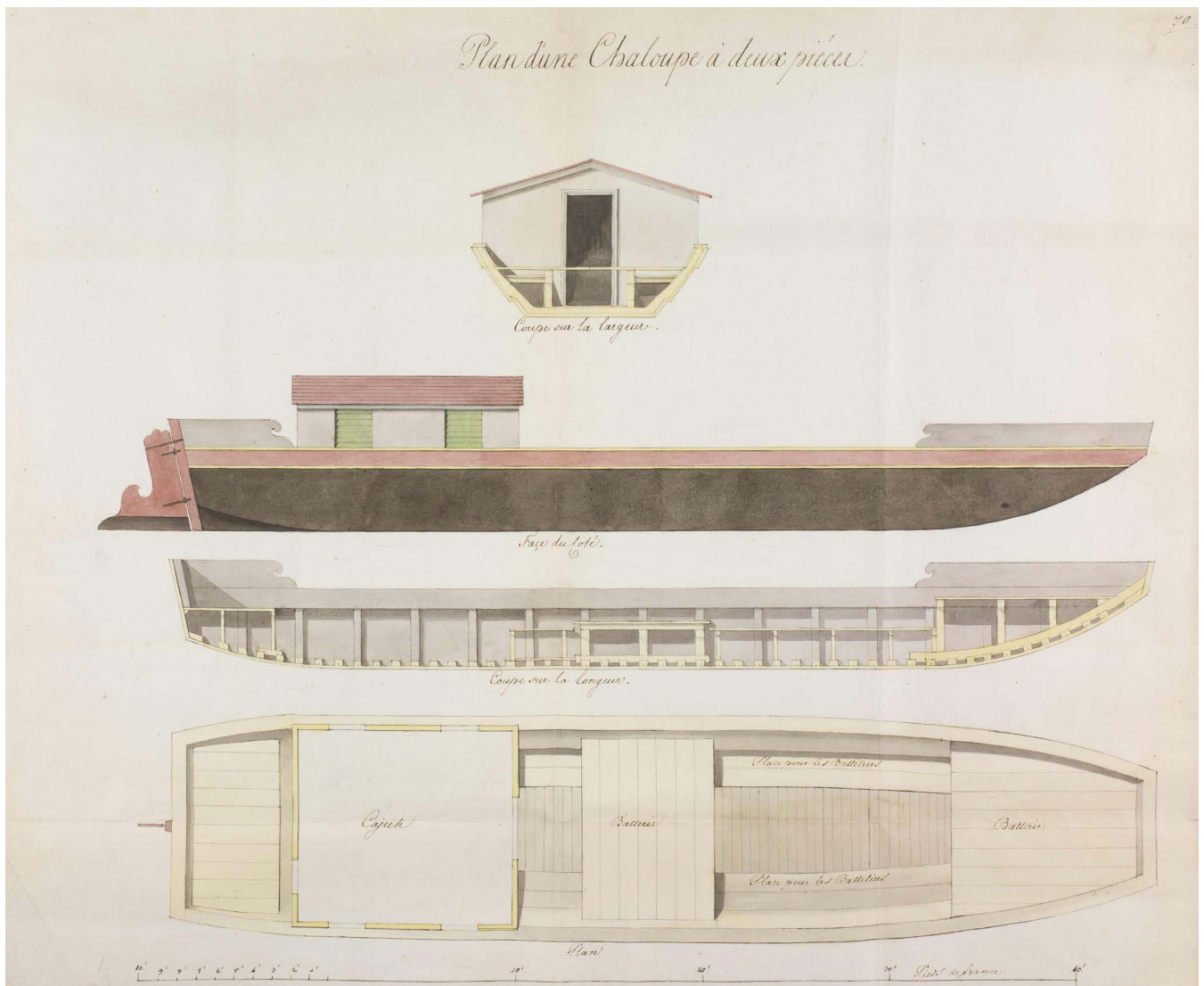
Namen «Unité»,¹⁰⁵ was das damalige charakteristische Nebeneinander von Grossem und Kleinem in den Regierungs- und Verwaltungsgeschäften gut illustriert.

Guisan war rund drei Jahre in der helvetischen Zentralverwaltung tätig. Er starb am 19. Juni 1801 an den Folgen einer fehlgeschlagenen Hämorrhoidenbehandlung. Der Vollziehungsrat beschloss darauf, der Familie des Verstorbenen für die dreijährige Arbeit 1200 Franken zu zahlen, davon 400 Franken sofort.¹⁰⁶ Nachfolger von Guisan wurde Abram-Henri Exchaquet (1742–1814), der bis dahin Strasseninspektor in der Waadt gewesen war.

Die biografische Skizze abschliessend stellt sich die Frage, ob es denn eine Verbindung zwischen der holländischen und der französischen Kolonie und dem helvetischen Projekt einer zentralstaatlich verfassten Republik gibt, die über das rein Biografische hinausführt. Sie kann hier aufgrund der engeren Projektziele nicht schlüssig beantwortet werden. Ein Anhaltspunkt für die Annahme einer solchen Verbindung liegt mit Fornerods Empfehlungsschreiben an die helvetische Regierung vor, die in der Folge Guisan nicht trotz, sondern in Kenntnis der kolonialen Vergangenheit und wahrscheinlich gerade wegen seiner Erfahrung mit der Organisation einer Kolonie zum Generalinspektor ernannte. Auf ganz allgemeiner Ebene liegt die Verbindung

105 Foerster, Hubert. L'Unité, das Luzerner Kanonenboot 1798–1802, in: Der Geschichtsfreund: Mitteilungen des Historischen Vereins Zentralschweiz, Jg. 131, 1987, 19–28.

106 ASHR 15, Nr. 2021, 843.



dieser Welten letztlich in der Aufklärung, die bekanntlich nicht nur Toleranz und Menschenrechte, sondern auch Entdeckungen, Kolonisierungen (auch Binnenkolonisierungen) und wirtschaftliche Ausbeutung umfasste.¹⁰⁷

Dokumente zur Jugend und zur Tätigkeit in Surinam und in Französisch-Guayana

- [Mémoires](#) contenant la vie ou l'histoire de J. S. Guisan ci devant Capitaine d'Infanterie, Ingénieur en chef pour la partie Hydraulique, chevalier du mérite, au service de France, écrit par lui-même. Avril 1797.¹⁰⁸
- Mémoire pour demander une pension, Schreiben von Guisan an die französische Regierung vom 10. April 1801.
- [Traité](#) sur les Terres noyées de la Guiane, appelées communément Terres-Basses, sur leur desséchement, leur défrichement, leur culture & l'exploitations; avec des

Kanonenboot Unité, das vom Chef der Division III des Kriegsministeriums Jean Samuel Guisan persönlich entworfen wurde. Nach Foerster (1978, Abbildung bei Seite 24), ist es nicht sicher, dass es sich bei dem Plan konkret um die «Unité» handelte. Wir nehmen das jedoch als sicher an. Kein Projekt von Guisan erforderte in der helvetischen Verwaltung so viel Papier wie die tatsächlich gebaute Schaluppe. (CH-BAR#B0#1000/1483#3176#1, fol. 70 [PDF-S. 112])

¹⁰⁷ Zur Doppelgesichtigkeit der Aufklärung, zur atlantischen Sklaverei der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts und zur Konturierung des Rassebegriffs in deren Zusammenhängen, vgl.: Nelson, William Max. Making Men: Enlightenment Ideas of Racial Engineering, in: The American Historical Review 115, 5/2010, 1364–1394, und: Traver, Barbara. A "New Kourou": Projects to Settle the Maroons of Suriname in French Guiana, in: Proceedings of the Western Society for French History 39, 2011, 107–121.

¹⁰⁸ Archives cantonales vaudoises, PP 33/1, publiziert in: Le Roux, Yannick [et al.]. Jean Samuel Guisan. Le Vaudois des terres noyées: ingénieur à la Guiane française, 1777–1791, Lausanne 2012, 79–287.

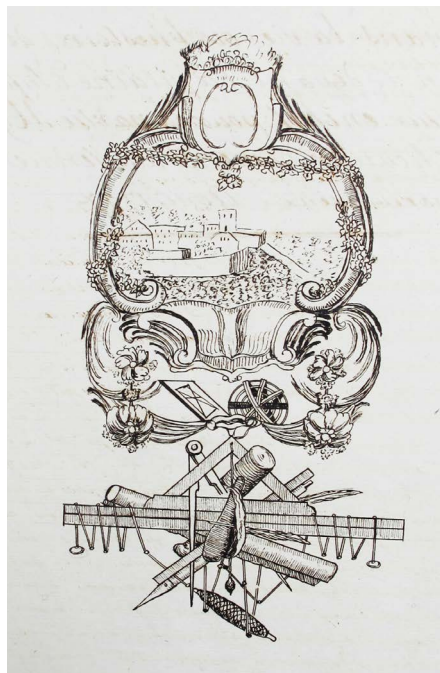
réflexions sur la régie des Esclaves & autres objects. Par Mr. Guisan, Capitaine d'Infanterie, Ingénieur en chef pour la partie Agraire & Hydraulique, Cayenne 1788.

- Malouet. Collection de mémoires et correspondances officielles sur l'administration des colonies, et notamment sur la Guiane française et hollandaise, 5 vol., Paris 1792, vol. 1, 36–43.
- Kristen Sarge über Jean Samuel Guisan als «figure de l'ingénieur «total»». ¹⁰⁹

Wichtige Schriften von Guisan aus der Zeit der Helvetik

- [Mémoire](#) sur les communications et un nouveau mode pour leur entretien, Oktober 1798, Manuskript; programmatische Schrift. ¹¹⁰
- [Extraites](#) d'un voyage rapide, fait aux frontières du pays Grisons, de l'Autriche antérieure et dans plusieurs lieux de la Suisse orientale, 2. September 1800, Manuskript; Reisebericht 1800. ¹¹¹
- Diverse Instruktionen (siehe S. 115–118).
- [Rapport](#) sur l'organisation des ponts et chaussées du 15^e Mars 1800, Manuskript. ¹¹²
- [Rapport](#) sur l'organisation des chemins, du 5 Avril 1800, Manuskript. ¹¹³
- J[ean] S[amuel] Guisan. [Observations](#) sur la construction, l'entretien et l'amélioration des chemins, notamment de ceux de traverse, Berne 1800.
- J[ean] S[amuel] Guisan. [Bemerkungen](#) über Erbauung, Verbesserung und Unterhaltung der Wege vorzüglich der Nebenwege. Den Landbauern Helvetiens gewidmet, Bern 1800, Übersetzung des französischen Originals. ¹¹⁴

Skizze des Wappens, das Guisan den Erinnerung voranstellte, die er 1797 für seine beiden Söhne niederschrieb. Sie sagt einiges über sein Selbstverständnis aus. Der obere Bereich zeigt Avenches, den Ort seiner Familie und seiner Jugend, wohin er nach den langen Jahren in den Kolonien wieder zurückkehrte. In der unteren Hälfte des Entwurfs finden sich Insignien des Ingenieurwesens: ein trigonometrisches Aufnahmegerät, Zirkel zur Distanzmessung, Hammer, Lineal, Schreib- respektive Zeichenfedern, Messstab, Messkette, Planrolle, Schnurspule und Lot. (Archives cantonales vaudoises, PP 33.1; zur Interpretation der Instrumente und Werkzeuge: Le Roux et al. 2012, 322)



¹⁰⁹ Sarge, Kristen. Au service du bien public en Guayane (1777–1791). Quelques éclairages complémentaires aux mémoires de Guisan, in: Le Roux, Yannick [et al.]. Jean Samuel Guisan. Le Vaudois des terres noyées: ingénieur à la Guiane française, 1777–1791, Lausanne 2012, 53–78, zit. 57–59.

¹¹⁰ CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 33–48 [PDF-S. 149–164].

¹¹¹ CH-BAR#B0#1000/1483#3168-05#1, fol. 320–329 [PDF-S. 31–46].

¹¹² CH-BAR#B0#1000/1483#3168-03#1, fol. 129–139 [PDF-S. 1–18].

¹¹³ CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 439–463 [PDF-S. 564–588].

¹¹⁴ Es handelte sich um einen überarbeiteten Teil aus dem Manuskript «Observations abrégées sur les chemins et les travaux relatifs aux fleuves», das Guisan dem Direktorium im September 1799 vorgelegt und zur Publikation vorgeschlagen hatte (ACV PP 33.4).

Der grosse Plan

Die Bedeutung der Strassen für die Kommunikation im Zentralstaat

Der Zusammenhang von Strassen und Wirtschaftsentwicklung und des Strassen(aus)-baus als Instrument der Wirtschaftspolitik war im physiokratischen Schrifttum des 18. Jahrhunderts allgemein akzeptiert. Immer wieder betont wurde die fiskalische Bedeutung des aus besseren Strassen resultierenden grösseren Handelsverkehrs. Das entsprach auch der Motivlage der helvetischen Akteure. In der beginnenden Helvetik stand neben den wirtschafts-, zoll- und fiskalpolitischen Motiven aber auch die Frage der Kommunikation im Vordergrund.

Im Oktober 1798 liess der Finanzminister dem neu ernannten Kriegsminister eine Nachricht zukommen. Dass der Finanzminister sich an dem Tag an den Kriegsminister wandte, an dem das Direktorium im Kriegsministerium das Büro der Division III «Génie, Ponts et Chaussées» besetzte, war kein Zufall: man hatte eben eine verantwortliche Stelle für das Strassenwesen geschaffen.¹¹⁵ Das [Schreiben](#) handelt davon, dass, seit man den Sitz der Regierung in Luzern etabliert hatte, es noch nicht gelungen sei, von dort aus regelmässige Kutschen- oder auch nur Botenverbindungen zu allen Hauptorten der Helvetischen Republik einzurichten und zu unterhalten. Besonders problematisch waren die Verbindungen nach Zürich und in die östliche Schweiz. Dorthin sei über die vorhandenen Strassen keine reguläre Kommunikation möglich.¹¹⁶ Die Sicherstellung der Kommunikation war nun exakt die Notwendigkeit, aus der heraus sich die Dringlichkeit und Häufigkeit erklärt, mit der sich die helvetische Zentralverwaltung und die Regierung mit dem Strassenwesen auseinandersetzten. Eine schnelle, sichere Kommunikation war für einen modernen Staat, wie er nun forciert eingerichtet werden sollte, eine unerlässliche Voraussetzung.

Die grosse Bedeutung der Strassen für Kommunikation war für die Zentralregierung ein Hauptgrund für ihre in den Quellen detailliert überlieferten Anstrengungen. Auch manche der grossen (nicht realisierten) Strassenprojekte der Helvetik, beispielsweise die Strasse von Zug nach Horgen oder die Strasse von Bremgarten nach Zürich, erklären sich zunächst einmal daraus.

Die Denkschrift

Im Oktober 1798 reichte Jean Samuel Guisan dem Directoire Exécutive eine [Denkschrift](#) unter dem Titel «Mémoire sur les communications et un nouveau mode pour leur entretien» ein.¹¹⁷ Sie ist ein erstes, wichtiges Dokument für die mit der helvetischen Strassenenquête verfolgten Ziele und zugleich ein Beispiel der zahlreichen in die Zeit der Helvetik übernommenen reformabsolutistischen, stark von Frankreich inspirierten Wissensbestände.¹¹⁸ Die Reform des Strassenwesens bezweckte nicht weniger als die politische, militärische, wirtschaftliche und kulturelle Integration der Helvetischen Republik. Guisan skizzierte einen «grossen Plan», «un vaste plan», auf den bezogen

115 CH-BAR#B0#1000/1483#3144, fol. 29 [PDF-S. 35].

116 CH-BAR#B0#1000/1483#3150, fol. 143-143v [PDF-S. 217-218].

117 CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 33–48 [PDF-S. 149–164].

118 Vgl. dazu Holenstein, André. Die Helvetik als reformabsolutistische Republik, in: Schläppi, Daniel (Hg.). Umbruch und Beständigkeit. Kontinuitäten in der Helvetischen Revolution von 1798, Basel 2009, 83–104.

nun alle auch noch so kleinen Realisierungen Sinn ergeben sollten. Geplant war ein eigentliches helvetisches Nationalstrassennetz: die Übernahme der wichtigen Strassen durch die helvetische Verwaltung.

Dies fügte sich im europäischen Kontext in die allgemeinen Reformen des Verkehrswesens der Sattelzeit. Stichworte dazu sind der Chausseebau, die Rationalisierung des Fuhrwerkverkehrs, die Veränderung der Raumordnung unter merkantilistischen Vorzeichen,¹¹⁹ politische Gebietsreformen, Zollreformen und die Verwaltungsmodernisierung.

Guisan vermochte zu überzeugen; er wurde Chef der Division III «Génie, Ponts et Chaussées» im Kriegsministerium. Die Regierung und Zentralverwaltung der Helvetischen Republik verfolgten im Sinne des von Guisan skizzierten grossen Plans folgende Ziele:

- die Vereinheitlichung der Strassenverwaltung,
- die Reform des Strassenunterhalts,
- die Reform der Pflichten und der Unterhaltsfinanzierung, unter anderem die schrittweise Ersetzung der Fron und des Gemeinwerks durch bezahlte Facharbeit,
- den sukzessiven Ausbau der Hauptstrassen zu Chaussées und
- die staatliche Mitfinanzierung und staatliche Verwaltung eines Netzes von Hauptstrassen.

Krieg, äussere Einflüsse, innere Widersprüche, unterschiedlichste regionale Voraussetzungen und Beharrungskräfte, unterschiedliche topografische und wirtschaftliche Verhältnisse, strukturelle, gesetzgeberische und administrative Friktionen und eine grosse, tiefgreifende Finanzkrise standen den grossen Plänen entgegen.

Das Ideal zeitgemässer Strassen: Chausseen und Kunststrassen

Wer um 1800 von einer guten Strasse sprach, hatte eine «Chaussee» respektive eine «Kunststrasse» vor Augen. Beide Begriffe bezogen sich auf den gleichen Strassentyp.¹²⁰ In den französischen Quellen wurden «chaussée» und «grande route» mindestens teilweise synonym verwendet, indem Grande Route zunehmend auch die bautechnischen Merkmale der Chaussee implizierte. Chaussee und Kunststrasse sind Fachbegriffe ihrer Zeit. Chausseen wurden die Strassen des 18. Jahrhunderts genannt, deren Bauprinzip im absolutistischen Frankreich entwickelt worden war. Der Begriff der Kunststrasse kam erst im 19. Jahrhundert auf. Dieses Nacheinander steht für die Tradition, in welcher der Strassenbau stand. Zunächst bezog man das Know-how aus Frankreich, während im 19. Jahrhundert vermehrt auch deutsche Lehrbücher und Ausbildungsstätten massgebend wurden.¹²¹ Nach Heinrich Freiherr von Pechmanns

119 Zum Merkantilismus, der nicht nur auf positive Aussenhandelsbilanzen, sondern auch auf die Steigerung der volkswirtschaftlichen Produktivität zielte, vgl. immer noch: Sombart, Werner. *Der moderne Kapitalismus*, 3 Bände [Bände I und II, 2. Auflage, München 1916, Band III, 1. Auflage, München 1927], Reprint, München 1987, hier besonders Band II 1: *Das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus*, dritter Hauptabschnitt: *Das Verkehrswesen*, 229–418, 391, und Band II 2, Kapitel 56: *Das System einer merkantilistischen Nationalökonomie*, 924–942.

120 Abschnitt teilweise wörtlich aus Schiedt, Hans-Ulrich. *Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur in der Schweiz zwischen 1740 und 1910*, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1/2007, Berlin 2007, 39–54, zit. 40.

121 Im Zusammenhang mit dieser Umorientierung in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts sind im schweizerischen Kontext drei Werke zu nennen: Pechmann, Heinrich Freiherr von. *Anleitung zum Bau und zur Erhaltung der Haupt- und Vicinal-Strassen*, München 1822; Umpfenbach, Franz Anton. *Theorie des Neubaus, der Herstellung und Unterhaltung der Kunststrassen*, Berlin 1830; Wesermann, Heinrich Moritz. *Handbuch für den Strassen- und Brückenbau*, Düsseldorf 1830.

«Anleitung zum Bau und zur Erhaltung der Haupt- und Vicinal-Strassen» aus dem Jahr 1822,¹²² die in der Schweiz ein wichtiges Referenzwerk wurde,¹²³ war «eine Kunststrasse [...] ein nach bestimmten aus Theorie und Erfahrung abgeleiteten Regeln gebauter dauerhafter Weg, bestimmt, um auf demselben Lasten mit dem möglichst geringen Zeit- und Kraft-Aufwande fortzubringen».¹²⁴

Die Chausseen und Kunststrassen ersetzten die alten, kurvenreichen Landstrassen. Ihre bauliche Konstruktion war vorgegeben durch einen möglichst direkten Verlauf, gleichmässige Steigungen, die keinen zusätzlichen Vorspann von Zugtieren mehr erforderte, die Ableitung des Wassers von der Strasse und eine kompakte, regelmässige Oberfläche, die den Felgendruck so aufnahm, dass sie nicht einbrach.¹²⁵ Der Zustand der Strassen war von sehr unterschiedlichen Faktoren abhängig: von der Qualität des für den Bau und den Unterhalt verwendeten Materials, in starkem Masse von den technischen und verwaltungsorganisatorischen Kenntnissen der Ingenieure, der Organisation der Bau- und Unterhaltsarbeiten, der Verkehrsfrequenzen, dem Gewicht der Fuhrwerke und der Jahreszeit.

Eine der wichtigsten Neuerungen war nur am Rande technisch: Die Strasse sollte als Ganzes, nach einheitlichen Kriterien, Techniken und Lösungen geplant und realisiert werden. Schon Friederich Zehender wies 1740 in seinem «Memoriale»¹²⁶ die Berner Obrigkeit darauf hin, dass der Kunststrassenbau nicht allein ein technisches Problem der Konstruktion, sondern Gegenstand des konsequenten Staatsvollzugs, der Finanzierung, der Gesetzgebung, der Bildung von Fachkompetenzen, der Verwaltungsorganisation, der Verkehrsregelung und des konsequenten Unterhalts sei. Die Chaussee erscheint so nicht nur als Ingenieurbaute, sondern als Staatsprinzip und als neue Raumordnung, für die einerseits die grösseren Distanzen und andererseits eine Hierarchisierung und Klassifizierung der Verbindungen kennzeichnend wurden.¹²⁷

Zeitgenössische Fachliteratur zum Strassenbau aus dem 18. und 19. Jahrhundert – eine Auswahl:

- Exchaquet, Abram Henri. Dictionnaire des ponts et chaussées, Lausanne et Paris 1787.
- Frey, Johann Jakob. Kurze und vollständige Anleitung zur Landwirthschaft, Forstwesen, Strassen- und Strombau, Zug 1825.
- Frey, Johann Jakob. Anleitung über das Forstwesen, Strassenbau und Flussbau, Zug 1825.

122 Pechmann, Heinrich Freiherr von. Anleitung zum Bau und zur Erhaltung der Haupt- und Vicinal-Strassen, München 1822, 9ff.

123 Bissegger, Paul. Entretien des routes vaudoises durant la première moitié du XIXe siècle, in: Wege und Geschichte 2, 2005, 12–15.

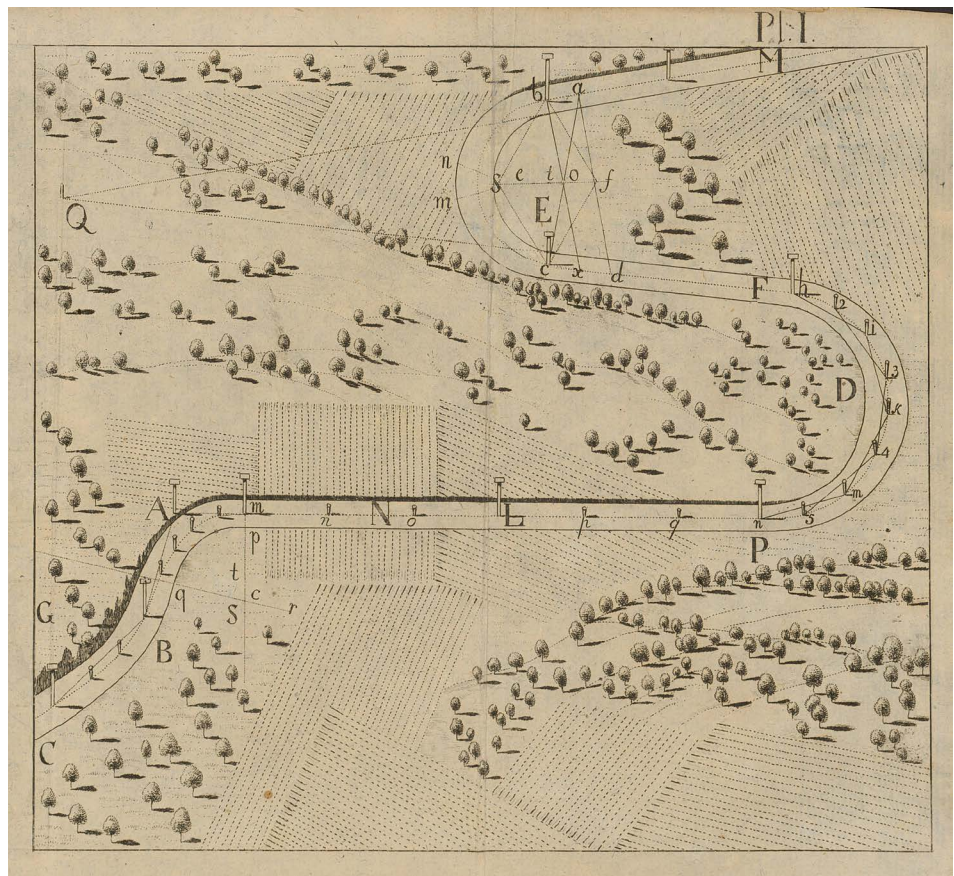
124 Pechmann, Heinrich Freiherr von. Anleitung zum Bau und zur Erhaltung der Haupt- und Vicinal-Strassen, München 1822, 9.

125 Zur Entwicklung der Strassenbautechnik siehe Von Kaven, A. Vorträge über Ingenieur-Wissenschaften an der polytechnischen Schule zu Hannover. Abteilung 1. Der Wegebau, Hannover 1862. Einen populären neueren Überblick bietet Lay, Maxwell G. Die Geschichte der Strasse. Vom Trampelpfad zur Autobahn, 2. Aufl., Frankfurt a. M. 1994. Für die Schweiz vgl. Bissegger, Paul. Le rouleau compresseur, une innovation du XIXe siècle en génie civil, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 40, 1990, 361–381.

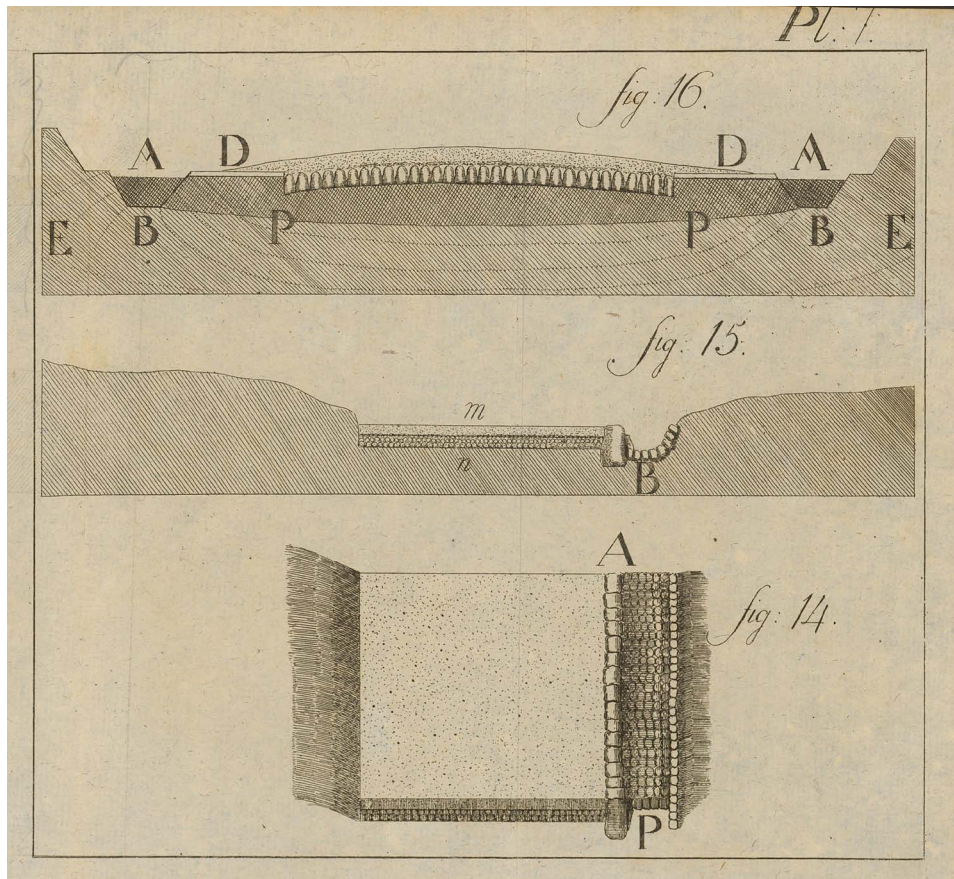
126 Zehender, Friederich Gabriel. Memoriale über die Construction, Reparation und Conservation der hohen Land-Strassen, [Bern 1740], Stadt- und Universitätsbibliothek Bern, Sig.: H XXIV 257.

127 Vgl. Barraud Wiener, Christine; Simonett, Jürg. Zum Bau der «Kunststrassen» im 18. und 19. Jahrhundert: Die Disziplinierung von Landschaft und Bevölkerung, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 40, Basel 1990, 415–433.

Tafel 1 aus dem Werk von Jean Samuel Guisan. Bemerkungen über Erbauung, Verbesserung und Unterhaltung der Wege vorzüglich der Nebenwege. Den Landbauern Helvetiens gewidmet, Bern 1800. Gleichmässige Steigungen, die keinen Vorspann zusätzlicher Zugtiere erforderten, waren ein wichtiges Ziel des Chausseebaus.



Tafel 7 aus dem Werk von Jean Samuel Guisan über den Strassenunterhalt und den Strassenbau. Im Bild sind die wichtigen baulichen Elemente des steinernen Strassenbettes, der gewölbte Aufbau und der Wasserabzug entlang der Chaussee.



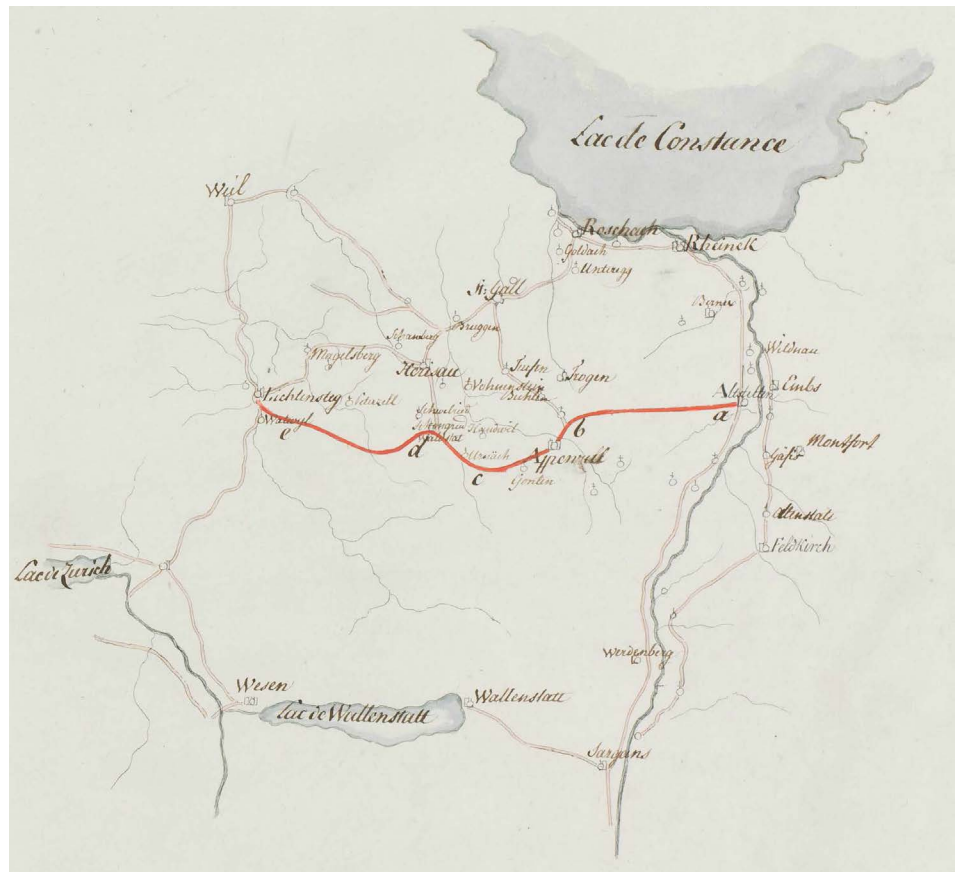
- Frey, Johann Jakob. Taschenbuch für Schweizerische Ingenieure beim Strassen- und Wasserbau, für den Besitzer von Wasserwerken und für Forstbeamte und Gemeindevorsteher, Zürich 1838.
- Gautier, Hubert. Tractat von der Anlegung und dem Bau der Wege und Stadtstrassen, Übersetzung Leipzig 1759 [Original: *Traité de la construction des chemins*, Paris 1693].
- Guisan, J[ean] S[amuel]. Bemerkungen über Erbauung, Verbesserung und Unterhaltung der Wege vorzüglich der Nebenwege. Den Landbauern Helvetiens gewidmet, Bern 1800.
- Franz. Original: *Observations sur la construction, l'entretien et l'amélioration des chemins*, notamment de ceux de traverse, 1800.
- Haldimann, Franz Ludwig. Versuch einer Anweisung zur Anlegung der Landstrassen, in: *Abhandlungen und Beobachtungen durch die ökonomische Gesellschaft zu Bern gesammelt*, Jg. 3, Bern: Oekonomische Gesellschaft 1762, 63–99.
- Launhardt. Die Steigungsverhältnisse der Strassen. Separatabdruck aus der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover, Jahrgang 1880, Heft 3, Hannover 1880.
- McAdam, John Loudon. *Practical essay on the scientific repair and preservation of public roads*, London 1819.
- McAdam, John Loudon. *Remarks on the present System of Road Making*, third edition, London 1820.
- Pechmann, Heinrich Freiherr von. *Anleitung zum Bau und zur Erhaltung der Haupt- und Vicinal-Strassen*, München 1822.
- Trésaguet, Pierre-Marie-Jérôme. *Mémoire sur la construction et l'entretien des chemins de la généralité de Limoges*, 1775, publiziert in: *Annales des Ponts et Chaussées*, 1^{er} série, *Mémoires et Documents*, Paris 1831, 243–256.
- Umpfenbach, Franz Anton. *Theorie des Neubaues, der Herstellung und Unterhaltung der Kunststrassen*, Berlin 1830.
- Wesermann, Heinrich Moritz. *Handbuch für den Strassen- und Brückenbau*, Düsseldorf 1830.
- Zehender Friederich, Gabriel. *Memoriale über die Construction, Reparation und Conservation der hohen Land-Strassen*, [Bern 1740].

«Extraites d'un voyage rapide»

Während die helvetischen Strassenexperten allgemein noch gute Kenntnisse über Bern und die westlich davon gelegenen Landesteile hatten, war ihnen die Zentral-, Ost- und Südschweiz oft mehr oder weniger fremd. Auch Jean Samuel Guisan, dem aus dem Waadtland stammenden helvetischen «*Inspecteur général des Ponts et Chaussées*», erging es so. Um die diesbezüglichen Defizite zu beheben, sandte ihn die Regierung auf eine Inspektionsreise, die ihn durch die Innerschweiz in die Ostschweiz und über Zürich und Solothurn zurück nach Bern führte. Guisan trat die Reise im August 1800 an, das heisst kurz vor der Klassifizierungsumfrage, die im Zentrum des SNF-Projekts steht. Der schriftliche [Bericht](#) der Reise datiert vom 2. September 1800.¹²⁸ Der

128 Extraites d'un voyage rapide, fait aux frontières du pays Grisons, de l'Autriche antérieure et dans plusieurs lieux de la Suisse orientale, 2. September 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3168-05#1, fol. 320–329 [PDF-S. 31–46].

Skizze aus dem Reisebericht von Jean Samuel Guisan. Rot eingezeichnet ist die im Jahr 1800 aus militärischen Erwägungen der französischen Heeresleitung im Bau befindliche Strasse von Altstätten nach Lichtensteig.
(CH-BAR#B0#1000/1483#3168-05#1, fol. 329 [PDF-S. 46])



Bericht ist neben Guisans [Mémoire](#) von 1798 eine weitere zentrale Quelle zum Verständnis der folgenden Schritte der Zentralverwaltung.

Guisan war auf seiner Inspektionsreise konfrontiert mit Desillusionierung, mit noch im Ancien Régime gründender Opposition, mit inkompetenten oder unwilligen Verwaltungskammern, er fand aber auch noch jenen helvetisch-reformerischen staatsbürgerlichen Impetus, von dem er selbst beseelt war. Er beschwor die Idee der «einen und unteilbaren Republik», die für ihn auf einer gleichmässigen Verteilung der Strassenlasten und auf überall gleichen und guten Verbindungswegen beruhte, die ihrerseits den Handel und die Produktivität der Landwirtschaft fördern würden.

Er sah mit dem Auge des Ingenieurs die oft überschwemmte Linthebene und baute im Geiste einen Kanal durch diese; den Rhein leitete er durch den Walensee in den Zürichsee. Er beschrieb aber auch ein vom Krieg heimgesuchtes Land, dessen Menschen elend und erschöpft waren und die kaum einer Veränderung ihres Zustands mehr fähig schienen, dessen Ursache sie nicht selten und immer vermehrt im Westen, in Frankreich und in Bern wähten. Er reiste durch besetzte Gebiete, auch einmal auf Strassen, die aus militärischen Erwägungen einer der kriegführenden Mächte gebaut oder ausgebaut worden waren. Er fand daneben aber viel öfter schlecht unterhaltene und von Militärtransporten verkararte Strassen, ruiniert unter anderem durch jene requirierten Fuhrwerke der Bauern, die für den Unterhalt dieser Strassen so notwendig wären. Und im ganzen Land fand er Gemeinden vor, im helvetischen Jargon Munizipalitäten, die sich souverän fühlten und die keine Autorität über ihnen akzeptierten. Wie die vielfältig bei ihm eingegangenen Klagen aus den Regionen war auch er der Ansicht, dass den Strassen bei ausbleibendem Unterhalt der schnelle Verfall drohte. Aber er sah auch deren Potenzial: fachgerecht unterhalten würden sie immer noch zu den besten Strassen Europas zählen.

Er schrieb dies alles zuhanden des Direktoriums auf, konnte damit aber seinen eigenen Chef, den Kriegsminister, nicht belästigen, da dieser, von grössten Geld- und Kriegssorgen geplagt, mit noch Wichtigerem beschäftigt war. Der Kriegsminister unterzeichnete dann aber immerhin jene Schreiben, mit denen Guisan und seine Division III die kaum zu bewältigende Arbeit angingen. Man begann mit einer Reihe von Umfragen.

Die engere Geschichte der helvetischen Strassenreform, in der die Strassenenquête ein wichtiges Vorhaben war, begann 1798 einerseits mit der Besetzung eines eigentlichen Büros für Genie-, Strassen- und Brückenwesen in der helvetischen Zentralverwaltung und andererseits mit einem Gesetz, wonach die Gemeinden wie bis anhin verpflichtet seien, die Strassen zu unterhalten, bis ein neues Gesetz die Bedingungen eines reformierten Strassenwesens regle. Die Strassenreform war sowohl eine revolutionäre Forderung der gegen die Feudallasten ankämpfenden Bauern als auch eine verwaltungsorganisatorische Bedingung des Baus von Chausseen. Diese waren in den überkommenen, sehr unterschiedlichen Verhältnissen der Strassenpflichtigkeit nur schwer zu unterhalten. Umfragen sollten die Kenntnisse beschaffen, auf deren Grundlage die geplante Veränderung dieser Verhältnisse vollzogen werden konnte.

Der unterzeichnende Kriegsminister und der federführende Generalinspektor wandten sich in mehreren Umfragen an die neuen kantonalen Verwaltungen. Sie fragten:

1. nach den Hauptstrassen,
2. nach den Strassenzuständen und den realisierten respektive geplanten Verbesserungen,
3. nach der Organisation des Strassenwesens in den Kantonen,
4. nach den jährlichen Ausgaben für Strassen und Brücken,
5. nach der zukünftigen Organisation des Strassenwesens,
6. nach den Strassen, deren Verlauf, deren Zustand, deren Verkehrsbedeutung und Verkehrsfrequenz sowie einer darauf beruhenden Klassifikation und
7. nach den Fachleuten und den Löhnen, den Materialien oder den Fuhrleistungen und deren Preise.

Die Strassenumfragen

Wenn wir mit dem Projekttitel «Die helvetische Strassenenquête» den Eindruck erwecken, dass es sich um eine einzelne Umfrage handelte, so ist das nach mittlerweile vierjähriger Auseinandersetzung mit dem Thema wenn nicht zu korrigieren, so doch entscheidend zu erweitern.¹²⁹ In den Jahren 1799 bis 1801 richtete die Division III «Génie, Ponts et Chaussées» des Kriegsministeriums mehrere Umfragen an die Kantone respektive an deren Verwaltungskammern. Diese Umfragen hatten einerseits zum Ziel, in der zentralen Verwaltung des Ministeriums ein Verwaltungswissen als Entscheidungsgrundlage im Strassenwesen zu schaffen. Andererseits wurden durch die Anfragen die mit den Strassen und dem Verkehr befassten Chargen der Kantone, Distrikte und Munizipalitäten, die Statthalter, Ingenieure, Unterstatthalter, Agenten und Pioniere oder Wegknechte ihrerseits gezwungen, sich ein detailliertes Bild der eigenen Regionen und der eigenen Aufgaben zu machen und darüber eine Korrespondenz mit der Zentrale zu führen. Teilweise wurden mit den Umfragen auch schon darauf aufbauende Verwaltungs- und Vollzugsmassnahmen angeordnet, wie beispielsweise die Vermessung der

129 Die Liste der Umfragen in Holenstein, André. Reform und Rationalität. Die Enquêtes in der Wissens- und Verwaltungsgeschichte der Helvetischen Republik, in: Tröhler, Daniel; Messerli, Alfred; Osterwalder, Fritz; Schmidt, Heinrich Richard (Hg.). Volksschule um 1800. Studien im Umfeld der Helvetischen Stapfer-Enquête 1799, Bad Heilbrunn 2014, 13–32, Liste 20f., die zwei Strassenumfragen dokumentiert, wäre entsprechend zu erweitern.

Strecken, deren Aufteilung in Wegbezirke oder die Ernennung von Wegknechten auf den neu definierten Abschnitten der Strassen erster und zweiter Klasse.

Sieben Umfragen ...

Erste Umfrage

Eine erste Umfrage richtete der Kriegsminister am 13. Dezember 1798 mit einem «Circulaire» an die den helvetischen Kantonen vorstehenden Nationalpräfekten: Sie sollten dringend eine Tabelle mit Informationen zu den vom Kanton unterhaltenen Strassen, zu deren Längen und zu den durch diese verbundenen Orten einsenden.¹³⁰ Es ist wahrscheinlich, dass das [Dokument](#) «Strassen. Beschreibung u. Klassifikation. Kantone, alphabetisch [...] 1798–1799» aus den Rückmeldungen dieser Umfrage entstand.¹³¹

Zweite Umfrage

Schon am 1. Februar 1799, also nur rund sechs Wochen später, wandte sich der Kriegsminister mit einem neuerlichen Rundschreiben an die Verwaltungskammern der damals 18 Kantone.¹³² Diese sollten ihm einen Bericht über die Strassenzustände sowie über die in letzter Zeit gemachten und in naher Zukunft geplanten Verbesserungen liefern.¹³³ Verschiedene Antworten aus den Kantonen sind in den im Bundesarchiv überlieferten Kantonsdossiers enthalten.¹³⁴

Dritte Umfrage

Eine nächste Umfrage richtete der Kriegsminister am 30. September 1799 an die Kantone. Sie sollten über ihre jeweilige Organisation des Strassenwesens berichten.¹³⁵ Ziel der Umfrage war es, die unterschiedlichen Verwaltungen zunächst einmal festzustellen, um diese, wenn sie nicht der helvetischen Ordnung entsprachen, aufzulösen respektive zu vereinheitlichen. Es stellte sich heraus, dass das fast überall der Fall war. Aus der für die alte Eidgenossenschaft charakteristischen grossen Unterschiedlichkeit der Orte war eine ebenso vielfältige Unterschiedlichkeit der Verwaltungsverhältnisse bezüglich der Strassen hervorgegangen, die in zahlreichen Fällen in die Zeit der Helvetik fortbestand.

Vierte Umfrage

Mit einem weiteren Rundschreiben forderte der Kriegsminister am 25. Januar 1800 von den kantonalen Verwaltungskammern Informationen, um die jährlichen Strassen- und Brückenausgaben abschätzen zu können. Dafür benötigte er a) ein jährliches Budget für die Leitung und die Inspektion sowie nach Funktion geordnet für die

130 CH-BAR#B0#1000/1483#2812#1, p. 16 [PDF-S. 27]; ASHR 15, Nr. 2130, 861: «Il est urgent d'avoir promptement un tableau qui contiendra: 1° la quantité des routes qu'il y a à entretenir dans votre canton; 2° l'indication de tous les lieux où elles passent, avec les distances exactes des unes des autres; 3° enfin la distinction de celles qui étant moins larges ne conduisent que dans l'intérieur du pays d'avec celles qui servent de grandes communications. – Vous voudrez bien donner des ordres pour qu'il soit fait de suite et me l'envoyer incessamment.»

131 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 1-30 [PDF-S. 1-57].

132 Rätien schloss sich erst am 21. April 1799 der Helvetischen Republik an.

133 CH-BAR#B0#1000/1483#2812#1, p. 54-55 [PDF-S. 65-66]; ASHR 15, Nr. 2027, 844: «Je vous charge de me faire parvenir le plus tôt possible un rapport exact de la situation ou de l'état actuel des chemins de votre canton. Vous y joindrez l'époque des dernières réparations faites dans chaque partie, et le temps que vous avez déterminé pour en faire de nouvelles.»

134 CH-BAR#B0#1000/1483#3151–CH-BAR#B0#1000/1483#3165.

135 ASHR 15, Nr. 2031–2037, 846f.

angestellten Personen, b) Informationen über die Zahl und die Kosten der «Pioniere» sowie c) über die jährlichen Unterhaltskosten vor allem der Staatsstrassen.¹³⁶

Der «**Rapport**» des helvetischen Strassenchefs Guisan «Sur l'organisation des ponts et chaussées du 15^e Mars 1800» und ein **Nachtrag** vom 5. April beruhten im Wesentlichen auf den Rückläufen dieser bisherigen Umfragen. Die Rapporte respektive die darauf aufbauenden Regierungsbeschlüsse sollten die gesetzliche und organisatorische Basis einer neuen Strassenverwaltung bilden, in deren Zusammenhang auch die nachfolgenden Umfragen standen.

Fünfte Umfrage

Bei der fünften Umfrage vom 15. September 1800 sollten die Verwaltungskammern vier Fragenkomplexe beantworten. Die erste Frage bat um die Meinung der Verwaltungskammern, bis zu welcher Höhe man Zölle und Strassengelder erheben könne, ohne den Handel zu beeinträchtigen. Mit der zweiten Frage wollte man wissen, ob und wie sich die Art und die Organisation je nach Bedeutung der Strasse unterscheiden würden respektive unterscheiden sollten. Diesbezüglich wurde auch die Einstufung nach vier Klassen evaluiert. Die dritte Frage betraf die Strassen, auf denen es überhaupt sinnvoll sei, Zölle oder Weggelder zu erheben. Viertens sollten die Verwaltungskammern die Frage nach den Möglichkeiten der Finanzierung neuer Strassen beantworten.¹³⁷

Sechste Umfrage

Der Rücklauf der Antworten überschneidet sich zum Teil mit der sechsten Umfrage. Der Kriegsminister forderte mit dem Zirkularschreiben vom 18. Oktober 1800 die Verwaltungskammern zur Klassifizierung des regionalen Strassen- und Wegnetzes auf. Er nannte nun auch einen konkreten Zweck der Umfrage. Ziel war es, «eine Generaltabelle aller Strassen Helvetiens zu verfertigen». Im Schreiben nicht genannt wurde ein noch bedeutend weitergehendes Ziel, das aber explizit aus dem Gesetz vom 22. Oktober 1800 und noch deutlicher aus dem Feedbackprozess hervorgeht: Die Umfrage sollte die Grundlage für eine nach Klassen abgestufte Mitfinanzierung des Unterhalts durch Ingenieure und Wegknechte des Strassen- und Brückenbaus sowie durch spezialisierte Unternehmen bilden.

Diese letzten beiden Umfragen bilden den Kern unseres Nationalfondsprojektes. In diesem sind die Klassifizierungstabellen die Grundlage der Rekonstruktion der Strassen- und Wegnetze.

Siebte Umfrage

Am 25. Februar 1801 schliesslich wandte sich der Kriegsminister mit einer siebten Umfrage an die kantonalen Strassen- und Brückeninspektoren. Es handelte sich um den umfangreichsten Fragenkatalog überhaupt. Die kantonalen Verantwortlichen sollten ihm innert sechs Wochen 23 Fragen beantworten. Sie betrafen die vor Ort vorhandenen Fachleute, Ingenieure, Baumeister, Maurer, Zimmerleute, Wegmeister, Schmiede, Unternehmer des Strassenbaus und deren Löhne, die Fuhrkapazitäten und die Kosten der Fuhren, die Steinbrüche, Kiesgruben, die Qualität und den Preis der Steine, die Qualität und den Preis von Dachziegeln, Backsteinen, des ungelöschten und gelöschten Kalkes, die verschiedenen in der Region vorhandenen Hölzer sowie die Preise der Werkzeuge, der Schub- und der Pferdekarren.¹³⁸

136 BAR B 2812, p. 5 [PDF-S. 6]; ASHR 15, Nr. 2038, 847.

137 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 124-126 [PDF-S. 127-129].

138 CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 22-24 [PDF-S. 23-27].

Weitere Kampagnen zur Informationsbeschaffung

Aufgrund der Dokumente in den Dossiers 3172 (Strassenvermessungen)¹³⁹ und 3174 (Brückeninventare)¹⁴⁰ des Bundesarchivs stellt sich die Frage, ob der Kriegsminister in weiteren Zirkularen die Vermessung der Hauptstrassen und die Inventarisierung der Brücken angeordnet hatte. Bei den Vermessungen wird jedoch klar, dass es sich dabei um keine speziellen, kohärenten Umfragen mehr, sondern eindeutig um Verwaltungsvollzug handelte, der allerdings noch im Zusammenhang mit den Enquêtes von Ende 1800 und anfangs 1801 stand. Und auch hinsichtlich der Brückeninventare deuten die Datierungen der Tabellen – etwa die Hälfte wurde im Sommer 1799, die andere Hälfte bis November 1800 verfasst – darauf hin, dass es sich dabei nicht um eine Umfrage handelte, es sei denn, die Umfrage wäre irgendwann in der ersten Hälfte des Jahres 1799 an die Verwaltungskammern gerichtet worden.

... oder doch eher ein Umfrageprozess

Wenn man diese Umfragen und die weiteren Informationserhebungen in Reihenfolge und Themen überblickt, kann man auch schon Richtung und Zielsetzung jener Verwaltungsmodernisierung feststellen, für die institutionalisierte Entscheidungs- und Kontrollverfahren, ein wachsendes Eindringen von Expertenwissen, die Vereinheitlichung von Sonderrechten und Regelungen, die Zentralisierung sowie die Trennung von Regierung und Verwaltung grundlegend waren. Die Umfragen treten damit nicht nur als relativ isolierte Instrumente der Wissensermittlung, sondern auch als Elemente eines hierarchisch organisierten Verwaltungshandelns hervor, das anhand der Division III «Génie, Ponts et Chaussées» beispielhaft fassbar wird. Diese Erkenntnis ist neu. Sie kann auch die wissenschaftliche Einordnung anderer Umfragen (Volkszählung, Schulenquête, Pfarrenquête etc.) befruchten.

Angeichts der aus der Abfolge hervorgehenden Sachlogik stellt sich nun wiederum die Frage, ob es denn richtig sei, von sieben Umfragen zu sprechen, oder ob man in diesem Falle nicht besser von einem eigentlichen fortschreitenden Umfrageprozess sprechen sollte. Die Tatsache, dass alle diese Umfragen in der Konsequenz der Verwaltungsreform standen, wie sie Jean Samuel Guisan mit einer [Denkschrift](#) vom Oktober 1798 gefordert hatte, deutet eher auf die zweite Möglichkeit.

Das Strassenwesen in den Regierungsgeschäften Ende 1798 und 1799

Vor der Initiative zur Neuordnung des Strassenwesens, in deren Zusammenhang die Klassifizierungsumfrage stand, hatte sich die Regierung drei Mal grundsätzlicher mit Strassengeschäften befasst:

Am 26. November 1798 hatte sie beschlossen, dass, bis ein neues Strassengesetz erlassen sei, die Gemeinden wie bis anhin die Strassen zu unterhalten hätten. Das führte in der Folge nicht zuletzt darum zu einer Vielzahl von Klagen und Verweigerungen, weil nicht alle in der Helvetischen Republik zusammengefassten Gebiete eine Strassenpflichtigkeit ihrer Gemeinden gekannt hatten und das Gesetz in dieser

¹³⁹ CH-BAR#B0#1000/1483#3172#1.

¹⁴⁰ CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1.

Hinsicht die überkommenen ungleichen Verhältnisse fortsetzte, die zu beheben ein wichtiges Ziel der Helvetik war. In Gebieten der Kantone Wallis (Oberwallis), Waldstätten, Linth und in den anderen Regionen, in denen der Strassenunterhalt bisher nicht den Gemeinden oblag, ging der Strassenunterhalt neu zulasten der Helvetischen Republik, was diese aber überforderte.

In einem zweiten Geschäft, dem Gesetz vom 4. März 1799, erhöhte die Regierung die auf den Hauptstrassen zugelassenen Frachtgewichte von bisher im bernischen Einflussbereich geltenden 50 Zentner für Wagen und Fracht auf das nun allgemein in der Helvetischen Republik geltende Höchstgewicht von 65 Zentnern.¹⁴¹ Die Erhöhung war eine alte Forderung des kaufmännischen Direktoriums von Basel gewesen.¹⁴² In der Helvetik war sie ein Ausdruck von Basels gewachsenem Einfluss bei gleichzeitigem Einflussverlust von Bern.

Beide Gesetze standen im Oktober 1799 noch einmal zur Debatte. Der Bericht des Kriegsministers an das Direktorium vom 19. Oktober,¹⁴³ die Botschaft des Direktoriums an die Räte vom 22. Oktober¹⁴⁴ und das Ratsprotokoll geben ein gutes Bild der helvetischen Strassenverhältnisse. Der Bericht macht auch die Inkonsistenz und die mindestens teilweise fachliche Bedenklichkeit der bisherigen Entscheide des Direktoriums sowie der gesetzgebenden Räte deutlich. Zudem wird der mehrfache Vollzugsnotstand zwischen dem Direktorium, der Zentralverwaltung, den kantonalen Verwaltungskammern und den Gemeinden greifbar. Interessant ist schliesslich der Umstand, dass der Kriegsminister nun auch militärische Zwangsmassnahmen gegen jene forderte, welche seine Anordnungen respektive die der Zentralverwaltung nicht befolgten.

Folgende vier Quellenstellen betreffen die Verhältnisse und die Geschäfte bis Ende 1799:

Quelle 1: Rapport des Kriegsministers an das Direktorium vom 19. Oktober 1799

«L'état de dépérissement dans le quel sont les chemins presque partout, notamment dans les cantons les plus fréquentés par l'armées, m'oblige d'en rendre compte au Directoire. Malgré que je n'ai cessé de veiller avec le plus grand soin à leur entretien, de faire parvenir des instructions aux chambres administratives pour suppléer aux moyens qui nous ont manqués, de leur donner les ordres les plus précis à cet égard en leur rappelant leur responsabilité tout cela n'a point empêché leur ruine; ils sont réellement dans l'état le plus affreux. Les chambres administratives ont répondu qu'elles s'en occupaient, mais que leurs ordres n'étoient point exécutés parce que les communes accablées de requisitions n'avoient souvent pas même le tem[p]s de faire les travaux les plus urgens de la campagne; qu'elles alloient de nouveau les presser et enfin les faire réparer. Toutes ces assuremen[t]s sont restées sans effet, parce que ces chambres administratives croient avoir accomplis leur devoir en envoyant des ordres dans les districts et ordinairement ne croient pas même nécessaires de rendre compte de leur non exécution. Cet état de chose ne peut plus exister il faut donc employer d'autres mesures; et je n'en vois point de meilleures à prendre pour éviter la ruine

141 ASHR 3, Nr. 347, 1282f. Aus der Amtskorrespondenz des Kriegsministeriums ist zu entnehmen, dass dieses Höchstgewicht in Realität immer wieder überschritten wurde; vgl. dazu die Rückmeldung des Kriegsministers an die Verwaltungskammer des Kantons Bellinzona vom 31. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 193 [PDF-S. 196]: «Vous n'avez point de route de la première classe parce que l'on n'y comprend que celles qui sont jour et nuit fatiguées par les rouliers dont les charges vont de 60 à 100 quintaux.»

142 Vgl. dazu Frey, Robert. Das Fuhrwesen in Basel von 1682 bis 1848, Basel 1932, 53–64.

143 CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, fol. 277–280 [PDF-S. 402–405].

144 ASHR 5, Nr. 64, 158–160.

totale de nos chemins que les moyens coercitifs, je pense donc qu'il faudra mettre à la disposition des chambres administratives un détachement pour obliger les communes qui seront récalcitrantes à réparer les chemins convenablement. Cette mesure peut être mis en usage dèz que les semailles seront terminées; et je prendrai de mon côté toutes celles qui seront nécessaire pour m'assurer de l'exécution des ordres que je donnerai à cet égard.

Cependant, je saisisrai cette occasion pour prévenir le Directoire, que la loi qui fixe les charges des routiers détruira entièrement nos chaussées et je pense qu'on devroit avoir la sagesse de la rapporter. Lorsqu'il en fut question le citoyen Guisan fit à ce sujet un rapport qui les fixoit à environ un tiers audessous du poid déterminé par la loi du 4 Mars 1799, mais il eut ordre par mon prédcesseur de le changer, contre son opinion, et d'évaluer à peu près les charges des routiers à la quantité qu'on les a portées; cette loi ne favorise aucunement le commerce; qui ne payera pas un sol de moins pour le transport des marchandises; et qu'en un mot elle ne favorise absolument et uniquement que les charetiers. Enfin je crois qu'il est impossible que les choses subsistent sur ce pié à moins qu'on établisse dans chaque district des droits de péages et de barrières, que les communes qui sont chargées des réparations pourroient percevoir et employer à cet usage.

Lanther [Unterschrift]»¹⁴⁵

Auf diesen Rapport hin fasste das Direktorium folgenden Beschluss:

Quelle: 2: «Directorialverfügungen behufs Verbesserung der Straßen.

Das Vollziehungs-Direktorium, benachrichtigt dass bei ausbleibender Vollziehung von den Befehlen der Cantonsautoritäten die Wege und Straßen sich in einem Verfall befinden, der auf das dringendste schleunige Ausbesserungen erfordert;

Nach Ansicht des Gesetzes vom 26. Wintermonat [1798], kraft dessen alle Gemeinden Helvetiens, denen bisher die Besorgung der Straßen oblag, dieselben ferner unterhalten und besorgen sollen, bis ein allgemeines Gesetz über die Besorgung der Straßen in ganz Helvetien abgefasst sein wird;

Nach hierüber angehörtem Bericht seines Kriegsministers, beschließt:

1. Ausdrücklich wird allen Verwaltungskammern eingeschärft, die Wege und Straßen in ihren allseitigen Cantonen ausbessern zu lassen und zu dem Ende hin die Gemeinden anzuhalten, dass sie sich hierüber kraft des oben angeführten Gesetzes vom 26. Wintermonat den alten Verpflichtungen unterwerfen.

2. Wofern irgend eine Gemeinde sich weigerte, dieser Aufforderung zu gehorchen, so ist die Verwaltungskammer des Cantons, in welchem die Gemeinde liegt, bevollmächtigt, auf Unkosten dieser Gemeinde die Straßen ausbessern zu lassen, zu deren Unterhaltung sie das Gesetz verpflichtet.

3. In dem Falle, wo eine solche Gemeinde wegen Wiedererstattung der von der Verwaltungskammer gemachten Vorschüsse einige Schwierigkeiten machte, wird es die Kammer sogleich dem Directorium anzeigen, damit es zu sicherer Handhabung des Gesetzes die erforderlichen Maßnahmen ergreife.

4. Zur Vollziehung des gegenwärtigen [Beschlusses], welcher auch in das Tagblatt der Gesetze soll eingerückt werden, ist der Kriegsminister beauftragt.»¹⁴⁶

145 CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, fol. 277-280 [PDF-S. 402-405].

146 ASHR 5, Nr. 64, 157f.

Quelle 3: Botschaft des Direktoriums an die gesetzgebenden Räte vom 22. Oktober 1799
«Der Kriegsminister erstattete dem D[irektorium] Bericht sowohl über den Verfall, in welchem die vornehmsten Straßen durch die ungeheuren Lasten, deren Transport kraft des Gesetzes vom 4. März 1799 den Fuhrleuten gestattet worden, gerathen sind, als über den schlimmen Eindruck, den durchgängig dieses Gesetz auf den Geist des Volkes macht, dem die Unterhaltung der Strassen zur Last fällt. Infolge dieses Berichtes glaubt das D[irektorium] seinerseits, Sie auf diesen Gegenstand aufmerksam machen zu müssen. – Als Sie sich damit beschäftigten, BB. GG. [Bürger Gesetzgeber], war Ihnen vielleicht unbekannt, dass es einem Theil unserer Straßen an steinigter Grundlage mangle, d[as] i[st] an Pflastersteinen unter dem Kiese, und dass sie, mit Ausnahme einiger weniger Gegenden von kleinem Bezirke, mit solcher Sparsamkeit ausgeführt worden, dass es unmöglich war, denselben in hinreichendem Grade Festigkeit zu verschaffen. Zuzufolge der Kenntniss von diesem fehlerhaften Straßenbau hatte die alte Regierung von Bern, ungeachtet ihr Interesse und ihr Bestreben auf größere Beladung des Fuhrwerkes hinzielte, gleichwohl niemals stärkere Ladungen gestattet als 50 Centner mit Inbegriff des Wagens und 800 Mass Wein ohne den Wagen. Das Gesetz vom 4. März bewilligt 65 Ctr., eine ungeheure Last, welche, das D[irektorium] wiederholt es, unsere Straßen zu Grunde richtet und den Landmann unwillig macht, der bereits durch Requisitionen aller Art nur zu sehr belastet ist, um auch noch die Ausbesserung und Unterhaltung der Straßen tragen zu können. Vortheilhaft ist dieses Gesetz viel mehr für die Fuhrleute als für den Handelsverkehr, und gleichwohl auch für jene ist es keineswegs vortheilhaft in dem Verhältnisse mit dem Uebel das daraus entspringt. Zudem kann es keineswegs in dem Kreise der Gesetzgebung liegen, eine besondere Erwerbsart auf Unkosten der Gemeinden und der gesamten Bürger[schaft] zu begünstigen. Aus solchen Betrachtungen ladet Sie das D[irektorium] ein, den 1. Art. des Gesetzes v. 4. März 1799 zurückzunehmen und die größten Lasten mit Inbegriff des Wagens auf 50 Ctr. und auf 800 Mass Wein ohne Wagen festzusetzen. – Es glaubt Ihnen zugleich die Bemerkung mittheilen zu müssen, dass die alte Regierung nicht durchgängig die Gemeinden zum Unterhalte der Straßen verpflichtet habe, und dass selbst das Gesetz v. 26. Nov. 1798 die hierüber bestehenden Verschiedenheiten beibehalte. In den Cantonen Wallis, Waldstätten, Linth und in verschiedenen Gegenden der andern Cantone muss die Republik selbst die Unkosten des Unterhalts tragen; diese Ausgabe ist sehr beträchtlich, und in dem gegenwärtigen Augenblicke übersteigt sie ganz unsere Kräfte. Inzwischen verletzt das Gesetz, welches nur den einen Theil von Helvetien belastet, die Gleichheit und Gerechtigkeit; dringend also ist es, dass Sie durch ein allgemeines Gesetz jene Verschiedenheiten aufheben, welche gegen den Grundsatz der politischen Gleichheit streiten.»¹⁴⁷

Es folgt eine detaillierte Auflistung der an den Strassen anzuordnenden Massnahmen, die nach Ansicht des Direktoriums dem Gesetze über das Fuhrwesen vom 4. März 1799 beigelegt werden sollten. Sie geben ein gutes Bild des damaligen Strassenunterhalts:

«1. Die Zäune, die längs der Straßen entweder bereits gezogen sind oder künftig gezogen werden, sollen in der Höhe nicht mehr als drei Fuß haben, wofern sie auf der gleichen Linie mit dem äußersten Ende der Abdachnung des Weges stehen, und 2½ Fuß, wenn sie sich über einen Hügel erheben, bei Strafe von ... 2. Beim Eingange in Städte, Flecken und Dörfer sollen auf eine Entfernung von 6000 Berner Fuß keine andere Art Bäume als fruchtbare an den Rand der Straßen geduldet werden, doch so, dass ihre Aeste nicht bis über ihre Gräben sich erstrecken.

147 Protokoll der Verhandlungen des Direktoriums, ASHR 5, Nr. 64, 158f.

3. Weiter hinaus als die oben erwähnte Distanz von 6000 Fuß werden die Obstbäume auf der Nordseite der Straße geduldet; die andern aber sollen in Zwischenräume von 20 Fuß ausgerissen werden. Auf der Südseite der Straße werden die Fruchtbäume nur in der Entfernung von 30 Schuh gestattet, die übrigen aber werden in der [Distanz] von 40 ausgerissen werden. 4. In den Wäldern von Particularen, welche von Hauptstraßen durchschnitten sind, werden nördlich vom Graben der Straße bis auf 25, und gegen Süden bis 60 Fuß Entfernung weder Bäume noch Sträucher gelitten. Zum Ausheuen und Wegschaffen der Bäume wird den Eigenthümern die Zeitfrist von einem Jahr eingeräumt. 5. In den National- und Gemeindewaldungen sollen die Bäume und Gebüsche an der Straße nördlich in [der] Entfernung von 30 und südlich von 80 Fuß, ebenfalls innerhalb einem Jahr, ausgehauen werden. 6. Auf die Straßen soll man keine Steine schütten, ohne dass man sie an demjenigen Platze aufgehäuft, den hiezu die Inspectoren an weisen werden. Ebenfalls soll es verboten sein, auf dieselben Unrath oder andere Dinge, die auf dem Wege hindern könnten, zu bringen, bei Strafe von ... 7. Particularen welche sich des Wassers bedienen wollen, das längs der Straße hinläuft, mögen es auf ihre Besitzungen hinleiten; wofern es aber durch Straßen geleitet werden sollte, so müssen sie von dem Inspector die Erlaubnis begehren, um auf ihre Unkosten und nach den Regeln der Kunst entweder eine offene oder eine bedeckte Wasserleitung zu bauen.

8. Es ist verboten, Gräben oder Aushöhlungen an dem ab[schüss]igen Rande der Straße anzubringen oder die Gräben auf irdend eine Weise zu verschütten, bei Strafe von ... 9. Ebenfalls verboten ist es, Steine oder Griensand bei Brücken aus dem Bette der Flüsse an der untern Seite wegzunehmen und Aushöhlungen an dem Rande derselben zu machen, wie auch auf ihrem Bette oder dem nächsten Ufer der Flüsse zu bauen ohne Genehmigung der Regierung, bei Strafe von ... Republikanischer Gruß.»¹⁴⁸ Gemäss Protokoll gab Hans Conrad Escher, der Präsident der Strassenkommission des gesetzgebenden Rates, in der Beratung dieser Vorschläge zu bedenken, «da es dem Directorium nicht möglich geworden, die bisherigen Gesetze zu vollziehen, so habe man für überflüssig erachtet, neue vorzuschlagen, deren Handhabung jetzt doch unmöglich wäre; ebenso möchte es sich mit der gegenwärtigen Botschaft verhalten [...]. – Dies wird beschlossen.»¹⁴⁹

Es charakterisiert die helvetischen Verhältnisse gut, dass nur wenige Tage nach dem Entscheid des Direktoriums und der Debatte, nach welcher der Grosse Rat in Anbetracht des Vollzugsnotstands auf die vorgeschlagenen Entscheide verzichtete, sich der Kriegsminister respektive federführend Generalinspektor Guisan in dieser Sache noch einmal schriftlich an das Direktorium wandte. Anlass dafür war der Umstand, dass die Verbesserung der Strassen nun auch von der französischen Armee gefordert wurde, was die Dringlichkeit sofort erhöhte. Sie wollten vom Direktorium Instruktionen, was sie General Rheinwald zu antworten hätten. Die Anfrage macht deutlich, dass das Ausbleiben der Unterhaltsarbeiten nicht nur konterrevolutionäre Obstruktion oder nicht funktionierende Verwaltungsabläufe, sondern vor allem auch direkte oder indirekte Folgen des Kriegs waren.

148 Protokoll der Verhandlungen des Direktoriums, ASHR 5, Nr. 64, 159f.

149 Ebd.

Quelle 4: Anfrage des Kriegsministers Lanther an das Direktorium:

«Berne le 12 9^{bre} 1799.

Le Ministre de la Guerre

de la République une et indivisible

Au Directoire exécutif

Rapport

Sous la date du 11 courant le ministre de l'intérieur m'a renvoyé une lettre du général Rheinwald du 15 brumaire (6. 9^{bre}) dans la quelle il demande de la part du général en chef que l'on fasse travailler sans délai à la réparations [sic] des chemins, notamment dans les pays où sont les armées et aux communications qui y conduisent. Je n'ai cessé un instant de m'occuper de l'entretien des chemins, et dernièrement j'ai envoyé l'arrête du 19. 8^{bre} 1799 aux chambres administratives en leur enjoignant [enjoignant] de faire réparer et recharger d'une suffisante couche de gravier tous les chemins.

Mais celle du Valais m'a répondu le 28 8^{bre} qu'à cause des réquisitions les terres n'y étoient pas encore ensemencées et qu'on ne pourroit s'occuper du chemin qu'au mois de decembre. Celle de Baden dit que les requisitions occupent les bêtes de traits, que pour sur[croît] de malheur l'épidémie était parmi le bétail, que les chemins n'ont pas seulement besoin de raccomoder, mais d'être fait à neuf, étant entièrement defoncés; qu'elle donne des ordres et fait son possible pour les remé[dier] un peu en état dans les endroits les plus dégradés. Celle de Zurich dit qu'il y à 4400 hommes employés aux fortifications, tous les chars du pays sont constamment en requisition, elle fait voir l'impossibilité de s'occuper de la réparation des chemins qui sont dans une dégradation totale. Elle m'a demandé si nonobstant cet état de Détresse elle devoit publier mes ordres et l'arrêté du 19 8^{bre}. Je lui ai écrit de faire usage dans tous les lieux où elle en verroit la possibilité et généralement par tout dèz que les circonstances pourront le permettre; Celle de Thurgovie m'écrit à peu près la même chose ainsi que celles des autres cantons où la guerre a pesé.

Quant même on voudroit pour travailler à cela y envoyer du secours, soit des chars depuis les autres cantons, on ne le pourroit sans y faire parvenir en même tems des vivres et du fourrage dont ces pays manquent totalement. D'ailleurs ces derniers ne sont ils pas eux mêmes obligés de fournir à des réquisitions et n'ont-ils pas aussi leurs chemins à entretenir? Comme le général en chef voudra exiger ces reparations et qu'on manque de moyens pour les exécuter, Je desire que le directoire veuille bien me faire connoitre ce que je dois répondre au général Rheinwald à ce sujet.

Lanther [Unterschrift]

[Notiz in anderer Handschrift] Répondre à Rheinwald, que le Directoire a pris un arrêté sur cet objet, qui seroit executé le plus promptement possible.»¹⁵⁰

Die Neuordnung des Strassenwesens – Berichte, Gesetzesvorlagen und Instruktionen des Jahres 1800

Nachdem die vom Kriegsminister geforderte Option militärischer Zwangsmassnahmen gegen die Obstruktionen der Gemeinden vom Direktorium offensichtlich nicht mitgetragen wurde, kann man die folgenden Schritte der Wegreform, zu denen auch die Klassifizierungsumfrage gehörte, als eine eigentliche forcierte Vorwärtsstrategie interpretieren.

Die Rapporte an das Direktorium und die Vorlage vom Frühjahr 1800

Die Rapporte waren ein wichtiges Instrument der Zusammenarbeit zwischen der Zentralverwaltung, der Regierung und dem Parlament. Verfasst wurden sie in den Ministerien. Die jeweiligen Minister legten sie vor. Ihre Funktionsweise entsprach ungefähr heutigen «Botschaften des Bundesrates» oder in den Kantonen den «Berichten und Anträgen». Die Rapporte zum Strassenwesen sind von grossem verkehrs- und verwaltungsgeschichtlichem Interesse, weil sie sich gleichzeitig auf vorherige Zustände, auf die Probleme und Verhältnisse der Gegenwart und auf die zu gestaltende Zukunft bezogen.

Die Rapporte waren formal wie folgt aufgebaut:

- Einleitung: zur Aktualität der Problematik,
- Beschreibung des Sachverhalts,
- Begründung
- Materialien, Grundlagen,
- Entwurf des mit der Vorlage angestrebten Entscheides,
- allenfalls weitere Beilagen.

Im Frühjahr 1800 sollte eine Vorlage des Kriegsministers bei der Commission Exécutive eine Klärung der Verantwortlichkeiten zwischen der Zentralverwaltung, den Kantonen und den Munizipalitäten sowie überhaupt eine Verständigung auf die verwaltungsorganisatorischen Grundlagen des Strassenunterhalts bringen.¹⁵¹ Auslöser war die Tatsache, dass die Anordnungen der Zentrale in den Kantonen bis dahin nicht oder nur ungenügend umgesetzt wurden. Jean Samuel Gusian, der Chef der Division III «Génie, Ponts et Chaussées», schrieb das der Überlastung der kantonalen Verwaltungskammern, der dort fehlenden Kompetenzen, den unklaren Kommunikationsabläufen bezüglich der Weiterreichung der Anordnungen und den aus dem Ancien Régime überkommenen Parallelstrukturen zu. Als Konsequenzen dieser im März und April erfolgten Klärungen erliess der Vollziehungsausschuss das Gesetz vom 22. Oktober 1800, während das Kriegsministerium unter der Federführung der Abteilung III die Umfragen zur Strassenklassifizierung durchführte sowie Massnahmen zur Massvereinheitlichung und zur Etablierung einheitlicher Strassenbezirke dekretierte.

Der Kriegsminister übergab der Commission Exécutive den ersten [Rapport](#) am 15. März 1800. Es war, der Handschrift und den nahe an der Denkschrift von 1798 und am Dokument «[Notes sur les chemins](#)» vom 5. Dezember 1799¹⁵² angelehnten Inhalten nach zu schliessen, Gusian, der diesen vorbereitet hatte. Zuerst betonte er die Dringlichkeit der Vorlage: die Strassen würden immer schlechter, vor allem in Kantonen, in denen

151 Rapport sur l'organisation des ponts et chaussées du 15^e Mars 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3168-03#1, fol. 129–139 [PDF-S. 1–18]; Rapport sur l'organisation des chemins, du 5 Avril 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 439–463 [PDF-S. 564–588].

152 CH-BAR#B0#1000/1483# 3173-04#1, fol. 157-160v [PDF-S. 24-30].

Militärtransporte diese zusätzlich belasteten. Anschliessend an die kurze Begründung der Anträge folgten im Rapport Instruktionsentwürfe. Dabei handelte es sich um drei kurz gehaltene Pflichtenhefte, 1) für die Kantonsinspektoren, 2) für die Unterinspektoren; sie sollten auch für die sogenannten Nationalagenten gelten, und 3) für die Pioniere oder Wegknechte. Der Rapport endete mit einem Entwurf für einen Regierungserlass, der acht Punkte umfasste:

1. Schaffung der Position eines Chefingenieures respektive -inspektors für das ganze Gebiet der Helvetischen Republik, der gleichzeitig auch Bürochef, das heisst, Leiter der Abteilung III für Genie-, Strassen-, Brücken- und Wasserbauwesen war;
2. Einsetzung von Kantonsingenieuren, deren Funktionen in der Instruktion Nr. 1 festgelegt waren;
3. Übernahme der Unterinspektorenfunktion in den Kommunen durch die Nationalagenten; ihre Aufgaben waren in der vorgeschlagenen Instruktion Nr. 2 festgelegt;
4. Anstellung einer genügend grossen Anzahl von Pionieren (Wegknechten) auf den vom Handelsverkehr stark beanspruchten «Grandes Routes»; ihre Aufgaben waren in der Instruktion Nr. 3 geregelt;
5. Übermittlung der Anordnungen der Zentralverwaltung an die kantonalen Verwaltungskammern und von diesen über die verantwortlichen Kantonsinspektoren in die Regionen;
6. Auflösung aller aus dem Ancien Régime überkommenen Institutionen des Strassenunterhalts, der verschiedenen Inspektorate, Direktorien oder Bauräte;
7. Einsendung von das Strassen- und Brückenwesen betreffenden Petitionen wie bisher weiterhin an die Verwaltungskammern;
8. Ausführung dieses Erlasses durch den Kriegsminister. Finanzierung der dabei anfallenden Ausgaben aus den Mitteln seines Ministeriums.¹⁵³

Aufgrund des Rapports des Kriegsministers vom 15. März 1800 beriet und beschloss die Commission Exécutive am 22. März 1800 in folgenden [Punkten](#):

1. Schaffung der Position eines Chefingenieures respektive -inspektors, der gleichzeitig auch Leiter der Abteilung III für Genie-, Strassen-, Brücken und Wasserbauwesen war;
2. Ernennung von Strassen- und Brückeninspektoren in allen Kantonen;
3. Übertragung der Verantwortung für die Strasseninspektionen auf dem Gebiet der Gemeinden an den jeweiligen Nationalagenten;
4. Anstellung von Pionieren respektive Wegknechten auf den vom Handelsverkehr stark beanspruchten sogenannten «Grandes Routes»;
5. Auflösung aller aus den alten Ordnungen überkommenen Inspektorate, Direktorien oder Bauräte.¹⁵⁴

Die Commission Exécutive stimmte den Anträgen des Kriegsministers aber nicht vollumfänglich zu. Teilweise berief sie sich auf die in der helvetischen Verfassung festgelegten Kompetenzen der Institutionen, teilweise auf die zu hohen Kostenfolgen. Die Ernennung eines helvetischen Chefinspektors beendete das bisherige Provisorium der Amtsstruktur und der Position Guisans in dieser. Auch die Instruktionen fanden vorbehaltlich einiger Anpassungen die Zustimmung der Commission Exécutive.

Die Sache war damit aber noch nicht abgeschlossen. Vielmehr forderte die Commission Exécutive einen ergänzenden Bericht über die unterschiedliche Organisation des

153 Rapport sur l'organisation des ponts et chaussées du 15^e Mars 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3168-03, fol. 129–139 [PDF-S. 1-18]. Der Rapport war am 4. März 1800 in Auftrag gegeben worden; vgl. dazu ASHR 15, Nr. 2038, 847.

154 Extrait du Procès verbal de la Commission Exécutive, CH-BAR#B0#1000/1483#3147#, fol. 219 [PDF-S. 315-316].

Strassenwesens in den Kantonen, über deren Mängel und über die Motive zu deren Vereinheitlichung. Diese Informationen lieferte der Kriegsminister in einem weiteren [Bericht](#) vom 5. April 1800, der dem Inhalt und der Handschrift nach zu schliessen ebenfalls von Guisan stammte.¹⁵⁵

Er griff dazu auf die Antworten auf die am 25. Januar 1800 versandte vierte Umfrage zurück, stellte dem Vollziehungsausschuss Resultate aus dem Fundus der nur von einem Teil der Kantone eingegangenen Antworten zusammen und präsentierte eine Schätzung der Kosten für die Anstellung von Inspektoren und Wegknechten. Schliesslich bat er die Commission Exécutive, noch einmal auf ihren diesbezüglich negativen Entscheid vom 22. März 1800 zurückzukommen. Der dadurch gestiftete Nutzen sei doch grösser als die Kosten, und die Zolleinnahmen würden höher ausfallen, als es für den Unterhalt der Strassen notwendig sei.

Der Rapport vom 5. April enthielt auch die überarbeiteten, an die Entscheide vom 22. März 1800 angepassten Instruktionen 1) für die Verwaltungskammern, 2) für die Unterpräfekte, 3) für die Munizipalitäten und 4) für die Pioniere oder Wegknechte. Auch diese Instruktionen sind eine reiche verkehrs- und verwaltungsgeschichtliche Quelle, sowohl hinsichtlich der Modernisierung der Strassenverwaltung als auch hinsichtlich vieler Details des damaligen Strassenunterhalts (siehe Kapitel «Die Instruktionen», S. 115–118).¹⁵⁶

Die Vernehmlassung¹⁵⁷ zum Strassengesetz vom 15. September 1800

Nur kurze Zeit bevor die Umfrage für die Strassenklassifikation versandt wurde, wandte sich der Kriegsminister vom 15. bis zum 22. September 1800¹⁵⁸ mit einem sogenannten [Circulaire](#) an die kantonalen Verwaltungskammern. Bei dieser Umfrage handelte es sich fast wörtlich um jene Fragen, die der Grosse Rat nach der Debatte über die Neuordnung des Strassenwesens am 10. Juni 1800 dem Vollziehungsausschuss gestellt hatte.¹⁵⁹ Das Zirkular kündete «un nouveau mode d'entretien des chemins» an, der notwendig geworden sei, «autant pour soulager certaines communes qui sont trop foulées; mettre de l'uniformité dans cette partie de l'administration publique qu'afin d'y pourvoir plus efficacement». Es handelte sich um eine eigentliche Vernehmlassung der seit Herbst 1798 angestrebten Reorganisation des Strassen- und Brückenwesens.

Die darauf eingegangenen Antworten gewähren einen guten Einblick in die überkommenen unterschiedlichen Verhältnisse und in die Modernisierungsstrategien sowohl einiger Kantone als dann auch der Helvetischen Republik. Sie werden darum in der Folge ausführlich dargestellt.

155 CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 442-462 [PDF-S. 564-588].

156 Rapport sur l'organisation des chemins, du 5 Avril 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 439-463 [PDF-S. 564-588].

157 Behördenumfrage zur Stellungnahme.

158 Es dauerte sechs Tage, bis alle Schreiben versandt waren.

159 ASHR 5, Nr. 464, 10. Juni 1800, 1172-1174.

Von folgenden Kantonen gingen Rückmeldungen ein:¹⁶⁰

- Zürich, 4. Oktober 1800,¹⁶¹
- Léman, 11. Oktober 1800,¹⁶²
- Waldstätten, 11. Oktober 1800,¹⁶³
- Schaffhausen, 14. Oktober 1800,¹⁶⁴
- Säntis, 18. Oktober 1800,¹⁶⁵
- Luzern, 23. Oktober 1800,¹⁶⁶
- Fribourg, 25./26. Oktober 1800,¹⁶⁷
- Thurgau, 28. Oktober 1800,¹⁶⁸
- Baden, 3. Dezember 1800,¹⁶⁹
- Bern, 5. Dezember 1800.¹⁷⁰

Die Antworten der kantonalen Verwaltungskammern oder der von diesen beauftragten Strasseninspektoren waren von unterschiedlicher Länge und von unterschiedlicher Qualität. Einige betrafen nur die vier Fragen. In einigen wurden auch über diese hinausführende Zusammenhänge angesprochen, so in den Antworten der Kantone Bern, Waadt, Schaffhausen, Säntis und Waldstätten. Sie beleuchten die Strassenorganisationen des ausgehenden Ancien Régime sowie die brisante Frage der bisherigen und der zukünftigen Strassenfinanzierung.

Die vier Fragen der Vernehmlassung und die Antworten der Kantone

Methodische Vorbemerkung

Die Fragen der helvetischen Zentralverwaltung und die Antworten der Kantone sind im Folgenden weitgehend paraphrasiert. Das heisst, dass die Inhalte nahe beim Text in heutiger Ausdrucksweise wiedergegeben werden. Dabei fliessen implizit oder explizit auch Interpretationen mit ein. So beispielsweise, wenn es darum geht, die in den Quellen anders bezeichneten Abgaben als Zölle, als Weggelder oder als Steuern zu identifizieren. Paraphrasieren in diesem Sinne ist nicht nur ein einfaches Umschreiben in heutige Sprache, sondern eine auf Zusammenfassung, Zuspitzung, Kürzung, Interpretation und Erklärung basierende historische Methode.

Wenn in den Dokumenten der Vernehmlassung oder in anderen Dokumenten von «Staat» die Rede ist, so bezog sich das entweder auf die Kantone oder auf die Helvetische Republik. Wo der Bezug klar ist, haben wir das entsprechend formuliert. Teilweise ist den Antworten aber nicht zu entnehmen, welche dieser Ebenen gemeint war. In diesen Fällen verwenden wir in der Paraphrasierung den Begriff «Staat» als Quellenbegriff. Welche Attribute moderner Staatlichkeit damit umschrieben waren, muss

160 Liste gemäss ASHR 15, X Strassenwesen, Nr. 2259, 881.

161 CH-BAR#B0#1000/1483#3165#1, fol. 223–225 [PDF-S. 368–373]; CH-BAR#B0#1000/1483#3173-02#1, fol. 120 [PDF-S. 54].

162 CH-BAR#B0#1000/1483#3168-01#1, fol. 58–66 [PDF-S. 103–118].

163 CH-BAR#B0#1000/1483#3173-04#1, fol. 161–167 [PDF-S. 31–44].

164 CH-BAR#B0#1000/1483#3162#1, fol. 46–50 [PDF-S. 76–84]. Das Begleitschreiben datiert vom 14. Oktober; das Gutachten wurde am 7. Oktober 1800 verfasst.

165 CH-BAR#B0#1000/1483#3173-04#1, fol. 149–156v [PDF-S. 11–20].

166 CH-BAR#B0#1000/1483#3161#1, fol. 146–150 [PDF-S. 230–238].

167 CH-BAR#B0#1000/1483#3158#1, fol. 89–92 [PDF-S. 144–150].

168 CH-BAR#B0#1000/1483#3163#1, fol. 281–287 [PDF-S. 460–462].

169 CH-BAR#B0#1000/1483#3154#1, fol. 101–104 [PDF-S. 169–175]; CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 68–71 [PDF-S. 123–129], franz. Übersetzung.

170 CH-BAR#B0#1000/1483#3156#1, fol. 347–353 [PDF-S. 570–582]; CH-BAR#B0#1000/1483#3173-04#1, fol. 173–182 [PDF-S. 54–72], franz. Übersetzung.

aus dem jeweiligen Zusammenhang geschlossen werden. Zudem ist immer zu klären, ob sich die Aussage auf einen bestehenden oder auf einen erst einzuführenden Zustand bezog.

Die vier Fragen

Der Kriegsminister stellte den kantonalen Verwaltungskammern mit [Schreiben](#) vom 15. bis zum 20. September 1800 vier Fragen:

1. bis zu welchem Grad der Staat für den Wegunterhalt Zölle und Weggelder erheben könne, ohne dabei den Handel zu beeinträchtigen, und welche finanziellen Beiträge oder Fronarbeiten der Gemeinden dann noch notwendig seien;
2. ob Chausseen respektive «Grandes Routes» eine andere Unterhaltsorganisation erforderten als Verbindungswege und ob zu einer diesbezüglich differenzierten Lösung eine Einstufung in vier Klassen zweckmässig scheine;
3. ob die Zölle und Weggelder nur auf Hauptstrassen oder auch auf Verbindungsstrassen erhoben werden könnten und ob solche nur vom Handels- und Transitverkehr oder auch vom Kutschen- und Reiseverkehr zu beziehen seien;
4. auf welche Weise die Anlage neuer Chausseen und der Bau neuer Verbindungsstrassen finanziert werden könnten.¹⁷¹

Auf die vierte Frage folgte eine Begründung der Reorganisation: Sie bezwecke keine vollständige Entlastung, sondern eine Vereinheitlichung der vorher sehr ungleichen Belastung der Gemeinden. In diesem Zusammenhang forderte der Kriegsminister von den Verwaltungskammern zusätzliche Informationen über die bisher bestehenden Befreiungen von der Unterhaltungspflicht. In mehreren Antworten kamen zudem weitere Punkte zur Sprache, die sich von den kantonalen Verwaltungskammern her aufdrängten.

Die Ankündigung der Reorganisation – «un nouveau mode d'entretien des chemins» – und die zweite Frage bezüglich der Klassifikation verbindet die Umfragen vom Herbst 1800 direkt mit dem am 22. Oktober 1800 erlassenen [Gesetz](#) über den Unterhalt der Brücken, Wege, Strassen und Dämme¹⁷² und mit den darauf folgenden Verwaltungsmassnahmen und -prozessen, namentlich mit der Vereinheitlichung der Masse, der Definition einheitlicher Strassenbezirke, mit der Anstellung von Wegknechten auf diesen, mit der Erarbeitung der Instruktionen, mit der Publikation eines eigentlichen Lehrmittels oder mit der kartographischen Erfassung des Strassennetzes als weitere Verwaltungsgrundlage.

Baden, Antwort vom 3. Dezember 1800¹⁷³

Antwort auf die Frage 1

Bis dahin lasteten die Strassen im Gebiet des Kantons Baden unverhältnismässig stark auf den Gemeinden, durch deren Gebiet sie führten. Es sei zu wünschen, dass der Staat die Strassen übernehmen würde. Auf jeden Fall sollte er aber den Unterhalt übernehmen. Die Fuhrleistungen sollten allerdings weiterhin von den Gemeinden erbracht werden, die dafür in einer Weise zu entschädigen wären, die deren allfällige Entfernung von der Strasse miteinbeziehen würde. Es sollten bezüglich der prinzipiellen Pflicht zum Unterhalt keine Ausnahmen mehr gemacht werden. Dafür könnten

171 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 124-126 [PDF-S. 127-130]; ASHR 5, Nr. 464, 1172.

172 CH-BAR#B0#1000/1483#3144#1, fol. 216-219 [PDF-S. 299-307].

173 CH-BAR#B0#1000/1483#3154#1, fol. 101-104 [PDF-S. 169-175]; CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, p. 68-71 [PDF-S. 123-129], franz. Übersetzung.

Weggelder erhoben werden. Man fand im Kanton Baden die finanzielle Lage der in «so mancher Hinsicht kraftlosen Republik» jedoch so prekär, dass eine solche Unterhaltsorganisation auf jeden Fall ein gewagtes Unterfangen würde und es zu befürchten sei, dass die Gemeinden weiterhin allein für die Strassen aufzukommen hätten.

Antwort auf die Frage 2

Die Verwaltungskammer sprach sich nicht für oder gegen die Klassifikation aus. Diese Frage sei mit dem Unterhaltsgesetz vom 22. Oktober 1800 bereits von der Zentralverwaltung aus entschieden worden. Sie listete stattdessen die klassifizierten Strassen des Kantons Baden auf.

Antwort auf die Frage 3

Man fand die Erhebung von Weggeldern zweckmässig. Die Strasse würde auf diese Weise durch die finanziert, die sie benutzten. Weggelder könnten auf den Strassen erster bis dritter Klasse erhoben werden. Die Art des Verkehrs und die Verkehrsmittel würde man unterschiedlich gewichten: «vorzüglich sind Kaufmanswaaren aller Art und jene Fuhrwerke, damit zu belegen, welche auf Gewinn und Gewerbe gehen. Kutschen, Wägen und Rennwägelin sind nur mässig anzulegen, und das was der Bürger zu seinem nöthigen Hausverbrauch führt, sollte in jeder Rücksicht davon befreit bleiben.»

Antwort auf die Frage 4

Neue Strassen müssten durch Zölle, Weggelder, Kauf- und Waaghausgebühren sowie durch die Belastung der Gemeinden finanziert werden, Letzteres nach «Maaßgab ihres Vermögens, Bevölkerung, Zugviehes, und mehr oder mindern Vortheils, den sie von den Straßen selbst ziehen».

Bern, Antwort vom 5. Dezember 1800¹⁷⁴

Einleitend stellte der Präsident der kantonalen Verwaltungskammer, David Rudolf [von Fellenberg](#), ein in kameralistischer Verwaltung gebildeter und im Dienste der Herrschaft des alten Berns avancierter Experte, Überlegungen zur Frage der im Strassenbau und -unterhalt anfallenden Materialtransporte an. Zu diesen wurden in älterer Zeit die Gemeinden und die Einzelnen einfach verpflichtet. Wenn nun Bauern und Zugviehbesitzer diese Pflicht ablehnen könnten und ihre Leistungen bezahlt werden müssten, würden sie so viel fordern, dass der Staat ruiniert würde und schon deshalb keine aktive Rolle im Unterhalt spielen könnte.

Es sei nun die grosse Frage «bey allen Nationen», wie die Transporte anders zu organisieren seien. Von Fellenberg empfahl, die Gemeinden gegen eine bestimmte Summe mit den Transportleistungen und mit dem weiteren Unterhalt zu belasten. Man könne diese Leistungen aber auch als deren Beitrag zum Staatswesen voraussetzen. Bezüglich des Letzteren sprach von Fellenberg nicht von einer Steuer, umschrieb aber die Verpflichtung zu Transporten durchaus als eine steuerähnliche Leistung: «in Anbetracht daß ein jeglicher dem Staat zur allgemeinen Wohlfahrt Aufopferungen schuldig ist, und daß selbst die Freyheit Pflichten gebietet, die gerechte Bedürfnis

174 CH-BAR#B0#1000/1483#3156#1, fol. 347–353 [PDF-S. 570-582]; CH-BAR#B0#1000/1483#3173-04#1, fol. 173–182 [PDF-S. 54-72], franz. Übersetzung.

erheischen». Es sei nun zu bestimmen, ob die über die Gemeinde zu erfolgende Entschädigung nach der Länge der zu unterhaltenden Strassen zu bemessen und im Übrigen die Verteilung den Gemeinden zu überlassen oder ob von Seiten des Staats eine neue Art der Verteilung zu bestimmen sei.

Interessant ist auch von Fellenbergs Argumentation, dass aus den geforderten Leistungen im Strassenbau ein zukünftiger grösserer Nutzen für die Bevölkerung, für die Ämter und für den Staat erwachse. Er bezog sich dabei auf die mit dem bernischen Chausseebau der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts verbundene entwicklungspolitische Motivation und auf die positiven Folgen, die daraus resultierten: «Die daherige Einrichtung der vorigen Regierung war ganz gewiß ersprießlich für die Regierung und erträglich für das Land. Durch die Errichtung der, fast aller Orten in der vormaligen Berner Bottsmäßigkeit neu angelegten Straßen, hatte die Regierung den dabey ge habten doppelten Zweck auf die glücklichste Weise erreicht, nemlich die Anziehung des Transits, und die Aufmunterung des inländischen Handels, und vermittelt derselben die Wohlfahrt des Landes einerseits, anderseits dann freylich auch die Erhöhung der obrigkeitlichen Zollsgelähen, welche in den leztern Zeiten veranlaßt worden, durch die außerordentlich angewachsene Industrie hiesiger Einwohner, die verschiedene wichtige Manufakturen angelegt, durch den beträchtlich vermehrten Gewerb der Nachbarn, und ihre gemeinschaftliche Verbindung mit den hiesigen Einwohnern, und endlich die weitaus mehrern Bedürfnisse welche die Zeitumstände und die vermehrte Geldmaße bey fast allen Claßen des Volks hervor gebracht haben, so daß die Regierung im Stande war, beträchtliche Aufopferungen zu Anlegung neuer Straßen zu machen, welche nun mit geringen Kosten zu unterhalten sind. Freylich verschafften anfänglich die vermehrten neuen Straßen dem Land außerordentliche Beschwerden in der Unterhaltung, da die vermehrte Zahl der transitierenden Güterwägen nothwendiger Weise die Straßen in gleichem Verhältniß angreifen mußten, und die Beschaffenheit des mehrern Theils hiesigen Griens von solcher Art ist, daß daßelbe durch die häufige Befahrung zermalmet, und in kurzer Zeit in Staub verwandelt wird; allein diese Überlast von Seite der mit der Unterhaltung beladenen Gemeinden erleichterte die Regierung mittelst wiederholten Unterst[ütz]ungen, und Beyträgen in Geld; daher das Etablißement der Wegknechte auf allen Heerstraßen, welche der vormalige Staat anfänglich zur Hälfte nachher zum ganzen besoldete, so daß den Gemeinden nur die Herbeyschaffung des erforderlichen Griens übrig bliebe.»

Antwort auf die Frage 1

Der Staat solle zusammen mit den Gemeinden den Unterhalt übernehmen, dafür Zölle und Weggelder beziehen und aus diesen Einkünften auf allen «Heerstrassen» Wegknechte für den Unterhalt besolden. Den Gemeinden würden nur die Fuhrleistungen bleiben; sie würden dafür vom Staat entschädigt. Dabei wäre aber die bisher unterschiedliche Belastung der Gemeinden gleichmässiger zu gestalten.

An dieser Stelle beantwortete von Fellenberg die zusätzliche Frage des Kriegsministers nach den allfälligen Befreiungen von der Unterhaltungspflicht: Viele noch in der Zeit vor dem Chausseebau gewährte Befreiungen würden bis in die Gegenwart fortbestehen. Der Berichterstatter nannte als Beispiele die Situation in den Ämtern Bipp und Aarburg; es gäbe vom Unterhalt befreite Gemeinden aber im ganzen Kanton. Es wäre nun Aufgabe der den egalitären Prinzipien verpflichteten helvetischen Verwaltung, all die zahlreichen Ausnahmen abzuschaffen und durch ein gerechteres System zu ersetzen.

Antwort auf die Frage 2

Da Bern die Antwort erst nach dem Erlass des Gesetzes einsende, habe sich die Frage nach der Klasseneinteilung schon erledigt. Aus der Sicht der Verwaltungskammer Berns sei der Unterhalt je nach Klasse und je nach den Erfordernissen der Erleichterung des Handels unterschiedlich zu gestalten.

Antwort auf die Frage 3

Bis dahin kannte man im Kanton Bern keine Weggelder. Nach von Fellenberg seien solche im Land verhasst und in der Vergangenheit in der Tagsatzung oft bestritten worden. Wenn aber Weggelder erhoben würden, dann nur auf den ersten beiden Klassen und «blos auf Kaufmannsgüther, oder Handelsartikel wie auch auf Luxuswaaren [...], keineswegs aber auf Wagen, Wägelin, Reuter, so nur im Land bleiben». «Hingegen scheint uns der Billigkeit allerdings angemessen, daß ein solches Weggeld auf alle, von außen in das Land tretende Wagen, Kutschen, Reuter etc. gelegt werde».

Antwort auf die Frage 4

Die frühen Projekte des Chausseebaus wurden im alten Staat Bern in unterschiedlichen Zusammenhängen realisiert. In der Regel wurden die Ämter, durch welche die Strassen gebaut wurden, aufgrund der in diesen befindlichen Güter belastet. Bei der Murtenstrasse – der Chaussee von Bern über Murten Richtung Lausanne und Genf – umfasste die Belastung der Ämter sowohl Fuhrleistungen als auch die sogenannten Handfronen. Der Staat kam für die Kosten des Mauerwerks und der Aufseher auf. Jenseits von Murten trugen der Staat zwei Drittel und das Amt einen Drittel der Kosten. Für die amtsseitige Finanzierung wurde auf dem genutzten Land eine je nach Nutzung abgestufte Abgabe erhoben und jährlich so lange wiederholt, bis die Baukosten getilgt waren. Die nachfolgend gebauten Strassen wurden nach einem vereinfachten und einheitlicheren Prinzip finanziert, indem die Staatskasse zu drei Fünfteln und die Ämter zu zwei Fünfteln in einen Fonds einzahlten, aus dem die Arbeiten finanziert wurden: «[...] aus diesen Beyträgen würde eine allgemeine Caße errichtet, von welcher alle Fuhrungen, alle Arbeiter, alle Entschädniße, und übrige Umkosten bezahlt, und in einer, von dem Caßier abgelegten Rechnung angesetzt waren.

Dieses System ward, meistentheils mit dem grösten Erfolg begleitet. Dann vermittelt einer solchen Einrichtung wurden alle Exzedenten sowohl von dem Landesherrn, als von dem Land gemeinschaftlich übernommen, die Fuhrungen und Arbeiten viel beßer verrichtet, da man die bezahlten Fuhrleute und Arbeiter auswählen, und nach Verhältniß ihrer Kräften und Wißenschaft bezahlen kann; da hingegen die Frohndienste immer sehr nachlässig geleistet werden.

Nach diesem System hat die Berner Regierung neu errichten laßen:

1. die Straße von der Ligniere [bei Gland] nach Genf.
2. die Straße von Losane [Lausanne] nach Vivis [Vevey].
3. die Straße von Vivis nach Neuenstatt [Villeneuve].
4. die Gonelles Straß [westlich von Vevey].
5. die Straße von Milden [Moudon] nach Iferten [Yverdon].

Zwey einzelne Straßen, nemlich

- a. die St. Cergue Straße nach Neus [Nyon], bis an die Burgundergrenzen.
- b. die Straße von Vivis nach Chatel St. Denis, wurden ganz allein aus dem obrigkeitlichen Aerario ohne Beytrag der Gemeinden erbaut, theils weil der Staat diese Straßen vorzüglich für sein Zollsinteresse vortheilhaft fand; theils dann, weil die Gemeinden zu schwach waren, etwas danahen zu leisten.»

Ein ähnlicher Modus könnte auch bei zukünftigen Strassen zur Anwendung kommen. Allerdings wären dazu einige durch die Zeitumstände geforderte Modifikationen vorzusehen. So müsse nun das Volk gefragt werden, ob es einem solchen Projekt zustimme und ob es in der Folge einen Beitrag leiste, der nach dem erwarteten Nutzen für die Bevölkerung zu bemessen sei.

Freiburg, Antwort vom 25. Oktober 1800¹⁷⁵

Antwort auf die Frage 1

Die kantonale Verwaltungskammer fand die Idee der Zentralverwaltung sehr gerecht, die Besitzer von Zugtieren für deren Tagleistungen im Unterhalt der «Grandes Routes» moderat zu entschädigen. Die Höhe der Bezahlung sollte von der Anzahl der vor Ort eingesetzten Zugtiere und von weiteren lokalen Verhältnissen abhängen, so namentlich von den für die Transporte zurückzulegenden Distanzen.

Antwort auf die Frage 2

[Im Dokument als Antworten 2 und 3] Auf die Frage nach den Strassenklassen antwortete der «Administrateur» mit der Nennung der Strassen erster und zweiter Klasse. Auf diesen sollten von den Fuhrwerken Weggelder nach Gewicht und von den Kutschen, den «voitures de luxe», nach Anzahl Rädern erhoben werden, wie das auch in England praktiziert werde. Diese Abgaben wären zur Finanzierung des Unterhalts zu verwenden.

Antwort auf die Frage 3

[Im Dokument als Antworten 4 und 5] Auf den nur von den Einwohnern des Landes benutzten Strassen dritter Klasse würden keine solchen Abgaben erhoben. Die viertklassigen Ortsverbindungen sollten durch die Gemeinden selbst unterhalten werden.

Antwort auf die Frage 4

[Im Dokument als Antwort 6] Neue Chausseen oder der chausseemässige Ausbau bestehender Strassen sollten auf Kosten des Staats realisiert werden.

Léman, Antwort vom 11. Oktober 1800¹⁷⁶

Die Antwort aus dem Kanton Léman bestand aus zwei Schreiben, da die Verwaltungskammer mit einigen Ansichten ihres Weginspektors nicht übereinstimmte. Autor des ersten Teils war das Mitglied der kantonalen Verwaltungskammer Pierre Elie [Bergier](#), Autor des zweiten Teils Henri [Exchaquet](#), der nach Jean Guisans Tod 1801 an dessen Stelle zum helvetischen Generalinspektor aufrückte. Das erste Schreiben folgte der Struktur der vier Fragen des Kriegsministers nicht.

Antwort von Bergier; Position der Verwaltungskammer

Die Verwaltungskammer schlug den Übergang zu einem reinen Weggeldsystem vor. Die einzelnen Strassen sollten auf Kosten derer gebaut und unterhalten werden, denen sie auch nützlich seien. Die Errichtung von Wegschränken – «l'établissement des

175 CH-BAR#B0#1000/1483#3158#1, fol. 89–92 [PDF-S. 144–150].

176 CH-BAR#B0#1000/1483#3168-01#1, fol. 58–66 [PDF-S. 103–118].

barrières»; gemeint waren Zahlstellen – sei das einzige Mittel, dieses Ziel zu erreichen. Damit bezog sich Bergier direkt auf das Prinzip der englischen sogenannten Turnpike Roads. Nur die Ortschafterschliessungen und die Ortsverbindungen sollten davon ausgenommen sein. Auf den abgabepflichtigen Strassen sollten nur die Fussgänger von der Bezahlung eines Weggeldes befreit sein. Weggelder hätten nicht nur den Unterhalt zu decken, sondern auch den Bau neuer oder den Ausbau bestehender Strassen zu ermöglichen. In den an die Grenzen der Republik verschobenen Zollstellen sollten nur noch Ein- und Ausfuhrzölle erhoben werden. Die Transitzölle würden dagegen abgeschafft. So sei das in den von der Aufklärung am stärksten erfassten Ländern, beispielsweise in England.

Konkret zur ersten Frage griff Bergier noch die Themen der Materialtransporte und des Unterhalts auf. Bisher waren die Gemeinden verpflichtet die Strassen zu unterhalten. Daraus resultierte eine grosse Ungleichheit der Belastung. Zudem überlagerten sich im Unterhalt verschiedene Verpflichtungen: die der Gemeinden, die der Fronpflichtigen und die des Staates, die sich mit ihrer je eigenen Transportnachfrage konkurrenzten. In einer den ganzen Strassenzug umfassenden staatlich moderierten Organisation wären jedoch alle Interessen vereint. In dieser hätte auch der Staat keine höheren Preise für die Fuhrleistungen zu bezahlen.

Nach dem neuen System sollten die Gemeinden vom Unterhalt der Strassen erster und zweiter Klasse befreit werden. Die Gemeinden würden für die Leistungen bezahlt, die sie durch ihre Lage und ihre Verhältnisse am besten zu erbringen in der Lage seien. Zudem könnten Arbeiten auch an Unternehmer vergeben und damit weitere Einsparungen erreicht werden.

Für den Fall, dass es nicht möglich sei, für eine gerechtere, rationellere und bessere Organisation die Gemeinden von ihren Lasten des Unterhalts zu befreien, schlug die Verwaltungskammer vor, dass diese sich von der Verpflichtung freikaufen könnten.

Antwort auf die Frage 1

Henri Exchaquet, der Ingenieur, war in seinen Antworten materialreicher und praktischer. Er schätzte die Ausgaben für den Unterhalt aller erst- und zweitklassigen Strassen auf jährlich 25'700 Franken. In dieser Summe war die Entschädigung der Fuhrleistungen noch nicht enthalten. Der Staat sollte sie entweder durch Zölle oder durch Weggelder refinanzieren können. Dazu wäre es notwendig, dass ein Gesetz die Gemeinden zu Fuhrleistungen und Arbeiten verpflichtete, diese dafür aber in festgelegter, moderater Höhe entschädigt würden.

Antwort auf die Frage 2

Die aktuelle Verteilung des Unterhalts könne weiter bestehen. Jede Gemeinde sollte zum Unterhalt der Strassen auf ihrem Territorium verpflichtet werden. Nur dort, wo zwischen den Gemeinden ein offensichtliches Missverhältnis der Belastung bestehe, wäre ein Ausgleich zu schaffen. Nach Ansicht von Exchaquet sollte sich der Staat nur mit dem Unterhalt der erst- und zweitklassigen Strassen belasten. Es folgte eine Liste der Strassen und der auf diesen anfallenden Unterhaltskosten.

Antwort auf die Frage 3

Zölle oder Weggelder sollten nur auf den «Grandes Routes» bezogen werden, die vom Handelsverkehr auch frequentiert wurden. Sie sollten jedoch nicht nur auf Handelsgütern, sondern auch auf Kutschen – «carrosses & les voitures de luxe» –, nicht aber auf landwirtschaftlichen Produkten der Region, auf kleinen einspännigen Wagen ohne Handelsgüter und nicht auf Reitern sowie auf Fussgängern erhoben werden.

Antwort auf die Frage 4

Der Bau neuer Chausseen erster und zweiter Klasse sollte mit einer zusätzlichen Bodenbesteuerung und mit der einzuführenden kantonalen Grundsteuer durch den Staat finanziert werden.

Luzern, Antwort vom 23. Oktober 1800¹⁷⁷

Antwort auf die Frage 1

Zölle und Weggelder sollten nur auf den «eigentlichen Verkehrs- oder Commercial-Straßen» in einer Höhe erhoben werden, dass diese ohne weitere Staatsmittel zu unterhalten sein. Die dazu notwendigen Tarife liessen sich aus den Staatsrechnungen ermitteln, und zwar sowohl aus den bisherigen Einnahmen als auch aus den Ausgaben. Im Falle von Unklarheiten könnte man sich auch nach der entsprechenden Praxis im Kanton Bern richten. Die angemessene Höhe der Weggelder liesse sich aber schliesslich nur in der Praxis erproben: «Unseres Erachtens kann man also bey Ausstellung eines wohlberechneten Zoll- und Weggelds-Systems nur empirisch zu Werke gehen, wenn man nemlich für Gegenstände des Handels sowohl, nach dem Gewichte, oder der Anzahl des dabey angewandten Zugviehs, als der Luxus ebenfalls, theils nach der Anzahl der Kutschen Pferdte, Reitpferdte, oder Räder am Fuhrwerke ein gewisses Weggeld festsetzt, mit diesem Bezuge bestimmte Jahre lang fortfährt, und dagegen die Auslagen für den Bau, und Unterhalt der Straßen berechnet.» Hinsichtlich der grundlegenden Neuorganisation des Unterhalts sollte zugewartet werden. Bis dieser Ermittlungsprozess abgeschlossen sei, sollten die Weggeldeinkünfte für die moderate Entschädigung der von den Gemeinden nach altem System erbrachten Leistungen verwendet werden. In Zukunft aber würden alle Unterhaltsleistungen regulär bezahlt.

Antwort auf die Frage 2

Die Hauptstrassen erster und zweiter Klasse sollten beaufsichtigt und permanent unterhalten werden. Im Unterschied dazu könnten die Verbindungs- und Nebenstrassen wie bis anhin in bestimmten Zeiträumen im Frühjahr und im Herbst gemeinschaftlich unterhalten werden. Durch den gemeinschaftlichen Unterhalt würden auf diesen die grossen bis dahin bestehenden Ungleichheiten beseitigt: «Wir sagen wohl bedacht gemeinschaftlich. Denn da ein anderer Unterschied im Unterhalt der Nebenstraßen von dem der Hauptstraßen in unserm Canton bis anhin auch darin bestund, daß derselben Unterhalt theils den Anstößern, oder dann auch Gemeinden, durch welche sie gehen, oblag, so liegt hierin eine offenbare, oft drückende Ungleichheit, indem es sich oft treffen kann, daß ein armer Anstößer eine große Streke zu unterhalten hat, während dem sein weit reicherer Gemeindsgenoße nichts thut, dem doch die Straße mehr Nutzen, und Bequemlichkeit gewährt, als dem Anstößer. Gewis wäre es der Gerechtigkeit gemäß, daß alle Bürger der Gemeinden, die jenigen Nebenstraßen, welche durch ihren Umkreis gehen, gemeinschaftlich unterhalten sollten.»

Antwort auf die Frage 3

[Im Dokument teilweise als Antwort 4] Die Einteilung in die vier vorgeschlagenen Klassen sei für den Kanton Luzern passend. Weggelder sollten nur auf den Hauptstrassen bezogen werden, mit deren Unterhalt sich der Staat unmittelbar befasse. Auf diesen könnten nicht nur eingeführte Handelsartikel, sondern alle gehandelten Lebensmittel

¹⁷⁷ CH-BAR#B0#1000/1483#3161#1, fol. 146–150 [PDF-S. 230–238].

sowie Luxusgüter, Reisekutschen und Reitpferde belastet werden. «Lezteres würde um so weniger Schwierigkeiten haben, da es bekanntlich im Ausland überall üblich ist, also niemanden befremdend vorkommen müßte.»

Antwort auf die Frage 4

Die Kosten für den Bau neuer Hauptstrassen sollten zwischen dem Staat und den Gemeinden im gleichen Verhältnis wie der Unterhalt aufgeteilt werden. Das dafür notwendige Land sei den Eigentümern zu entschädigen.

Säntis, Antwort vom 18. Oktober 1800¹⁷⁸

Vor der eigentlichen Beantwortung der Fragen beschrieb der Präsident der Verwaltungskammer, Johann Georg Heer, die verschiedenen Voraussetzungen, auf denen allfällige Reformen im Gebiet des Kantons Säntis aufzusetzen hätten. Sein Kanton sei in Strassensache alles andere als einheitlich. Jede Region hatte ihre aus den regionalpolitischen Verhältnissen des Ancien Régime erwachsene Organisation des Strassenunterhalts, deren Verschiedenheit durch die grösseren Strassenprojekte der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts noch akzentuiert worden sei. Nur der Staat könne in Richtung Vereinheitlichung und grösserer Gerechtigkeit wirken. Heer führte dies auf die Hauptstrassen bezogen in folgenden Worten aus:

«Der Kanton Säntis, ein von 6 Landschaften zusammengesetzter Kanton, hatte in Rücksicht der Straßen eine auffallende Verschiedenheit.

Der Abt von St. Gallen errichtete mit eigenem großen Aufwand und Beihülfe der frohnenenden Angehörigen, eine Straße von den Gränzen des Thurgäu über Wyl, Büren, Goßau bis auf Staad ins Rheinthal. Er ließ seine Angehörige durch Geldersatz von dem fernern Unterhalt befreien, stellte Straßenknechte auf, und errichtete Zölle, um die Straße in gutem Stande zu erhalten.

Die Stadt St. Gallen, trug das ihrige an dieser Straße bey, auf ihrem Territorio und außer demselben bis zur Krätzer den Durchgang dieses für ihre Handlung vortheilhaften Unternehmens zu vervollkommen, und errichtete zu Bestreitung der Kosten auf ihrem Gebiet auch einen Zoll.

Das Toggenburg fühlte diesen Vortheil für die Handlung, und erbaute nach langem Widerstreben, lieber nun auf eigne Kosten eine Straße nach Wyl, nach Lichtensteig, welche einige Jahre vorher durch große Beiträge des Abts von St. Gallen würde bezweckt worden seyn. Die Toggenburger vertheilten den Unterhalt unter die Gemeinden, und durch gütige Bewilligung concedirte der Abt die Zollgerechtigkeit, damit einerseits für den Straßen-Unterhalt gesorgt, anderseits die aufgelaufenen Kosten dem Bürger erleichtert werde, wovon noch ziemliche Schulden vorhanden seyn sollen. Durch das Rheinthal wurde ebenfalls eine Straße durchgeführt; die sogenannten Höfe unterhielten dieselbe, und die bewilligten Zollstätte, wurden den Rheinthalern als Schaden Ersatz mitgetheilt.

Appenzell Außer-Rhoden aufnete den Straßenbau, durch Erweiterung der Saumstraßen; es entstanden Gemeindeweiß Communications-Straßen, und seit diesem Krieg wurden diese Kommunikations-Straßen, durch Requisition schon letztes Jahr zu Landstraßen, aber so wie vor der Revolution unterhielt jeder Anstößer seinen Theil. Appenzell-Inner-Rhoden arbeitete endlich auch an einer Verbindungs-Straße, die durch große Mühe der Obrigkeit geöffnet, hernach durch die Schnelligkeit der

Revolution stökte, aber durch diesjährige Requisition nun ihrer Vollendung nahez. Wie die Regierungen besagter 6 Landschaften in sich schon verschieden waren, so entstanden durch die Bauung der Straßen noch mehr Ungleichheiten; viele Gemeinden wurden beschweret, andere befreit. Die Beschwerden und Befreyungen wie sie dermal sind, können in einem nun vereinigten Staat nicht nutzbar bestehen, nur die Uebernahme des Staates wird in dieser Verwaltung Gleichheit erzeugen.»

Antwort auf die Frage 1

Im Prinzip sei der Grundsatz einzuführen, dass jeder nach seinem Nutzen an die Strassen beizutragen habe. Diesem Prinzip stünden aber allein schon die noch vorhandenen unterschiedlichen Verbindlichkeiten entgegen. Aus den Ausführungen von Heer geht hervor, dass man davon ausging, dass die nun an den Grenzen etablierten Zölle vom Staat auch weiterhin fiskalisch genutzt würden. Diese Einnahmen sollten sich aber auf die Ein- und Ausfuhrzölle beschränken. Statt an den Grenzen auch Transitzölle zu erheben – Heer forderte den «Verzicht auf Mauth Systeme» – sollten auf den Strassen Weg- und Brückengelder erhoben werden, die direkt der Verbesserung der Strassen dienten. Zudem sollten alle bisher bestehenden Vergünstigungen und Ausnahmen aufgehoben werden. Es sei jedoch zu erwarten, dass diese Einkünfte für die notwendigen Materialfuhren nicht ausreichten. Deshalb müsste eine staatliche Regelung des Unterhalts auch die Verpflichtung der Gemeinden einschliessen, gegen eine geringe – wir lesen daraus: gegen eine nicht vollständige – Entschädigung die Fuhren des Strassenunterhalts zu stellen. Dieser sei im Ganzen von staatlich besoldeten Strassenmeistern zu kontrollieren. Entschieden sprach sich Heer gegen die abschnittsweise Verpachtung des Unterhalts aus. Als weiteren unterhaltsbezogenen Punkt forderte er für den Staat das Recht, entlang der Strassen auf Stein- und Kiesvorkommen zugreifen zu können. Wo dadurch Eigentumsrechte tangiert würden, sollte eine Enteignung möglich sein, die aufgrund einer Schätzung entschädigt würde.

Antwort auf die Frage 2

Die Erfahrung mit den verschiedenen Unterhaltsverhältnissen des Kantons Sämtis zeige, dass, wo bisher der Unterhalt von bezahlten Wegknechten auf Kosten des Staats geleistet wurde – beispielsweise in der alt-stankt-gallischen Landschaft –, die Strassen in einem guten Zustand wären, wo aber die Gemeinden zum Unterhalt verpflichtet seien – im Toggenburg oder im Rheintal –, sich die Strassen selbst dort in einem erbärmlichen Zustand befänden, wo die Landschaften eigene Zölle erheben würden. Um gute Strassen zu erhalten, gäbe es nur das eine Mittel, dass der Staat die Chausseen mit von ihm besoldeten Wegknechten unterhalte.

Bezüglich der Klassifizierung der Strassen seien im Kanton Sämtis nur drei Klassen zu unterscheiden: erstens die von Frachtfuhrwerken, von Reise- und Postkutschen stark frequentierten Hauptstrassen, zweitens die weniger stark frequentierten, aber doch vom Handelsverkehr benutzten Strassen und drittens die Saumwege.

Antwort auf die Frage 3

Weggelder sollten nur auf den Hauptstrassen erhoben werden. Solche könnten aber auch von Reisenden verlangt werden: «nur auf solche Art fließt viel kleines zusammen, und giebt reichhaltigen Fluß.»

Antwort auf die Frage 4

Bisher wurden neue Strassen vom Staat oder von den Gemeinden gebaut. Während der Revolution sei die neue Strasse über den Stoss nun aber aufgrund von Requisitionen

realisiert worden. Für die Zukunft schlug Heer die Aufteilung der Aufgaben und Kosten zwischen Staat und Gemeinden in folgendem Verhältnis vor:

«Die Gemeinden könnten bei Erbauung einer neuen Straße, für den daraus folgenden Nutzen angehalten werden, zu liefern:

1., den Boden auf welchem die Straße nach dem Plan fortgeführt werden solle.

2°, Die Materialien als Kies etc.

3°, die Fuhren und Mannschaft sowol zu Herbeischaffung der Materialien, als auch zu Verfertigung der Straße;

4°, Sollten die vor- und hinterliegenden Gemeinden, die von der neuen Anlegung Nutzen erhalten, auch zu einer proportionirten Beihilfe angehalten werden.

Hingegen besorgt der Staat:

1°, die Direction.

2°, liefert er das benötigte Holz (Fachinen ausgenommen) Steine zu Mauern oder an deßen statt einen Ersatz.

3°, übernimmt er den Bau von Brüken, Mauern etc.

4°, wenn Felsen durchzubrechen sind, bezahlt er die Sprenger.

5°, nach vollendeter Arbeit setzt der Staat einen Zoll¹⁷⁹ fest.»

Schaffhausen, Antwort vom 14. Oktober 1800¹⁸⁰

Der Präsident der kantonalen Verwaltungskammer formulierte einleitend deren Position für eine zukünftige Unterhaltsorganisation, «daß in künftigen Zeiten eine stukweise Verpachtung der Straßen der zweckmäßigste und für den Staat am wenigsten kostbare Modus wäre, die Straßen zu unterhalten». Dazu müssten vorgängig alle Strassen in einen guten Zustand gesetzt werden. Bis dahin sollten die bisher zum Strassenunterhalt verpflichteten Gemeinden diese weiterhin unterhalten. Sie würden aber vom Staat entschädigt. Dafür sollten probeweise folgende Ansätze gelten: «Taglohn für einen Arbeiter auf 24 xr [Kreuzer], und für eine Benne zu 2 Pferdten auf fl. 1 [Gulden]». Im Folgenden beantwortete Oberweginspektor Schalch die vier Fragen:

Antwort auf die Frage 1

Aufgrund der im Lande herrschenden Abneigung gegen Frondienste im Allgemeinen und im Speziellen gegen die Strassenfron sei an eine unentgeltliche Erhaltung der Strassen nicht zu denken. Dagegen sprach sich Schalch für den Vorschlag des Kriegsministers aus, die Gemeinden gegen eine festgesetzte moderate Entschädigung zur Leistung der Materialfuhren zu verpflichten. Schalch würde diese Verpflichtung auch auf die «Handdienste» – Steinbrechen, Beladen der Wagen, Überkiesen oder Öffnen der Gräben – ausdehnen. Wenn dann einmal Friede herrsche und die durch Krieg und Vernachlässigung beschädigten Strassen wieder in einen guten Zustand gebracht seien, dann sollte der Unterhalt als Ganzes den Gemeinden verpachtet werden, wie das beispielsweise in Österreich der Fall sei.

In Schaffhausen hatte man schon unmittelbar vor der helvetischen Revolution mit der Erhebung von Weggeldern begonnen. Diese hätten so hohe Einnahmen gebracht, «daß wenn auch die Landes-Einwohner nicht das geringste Weggeldt bezahlen, dennoch die Einnahme davon so beträchtlich in guten Jahren war, daß die

179 Das wäre in diesem Fall ein Weggeld; siehe dazu die Unterscheidung von Weggeldern und Zöllen in der Schaffhauser Antwort.

180 CH-BAR#B0#1000/1483#3162#1, fol. 46–50 [PDF-S. 76–84]. Das Begleitschreiben datiert vom 14. Oktober 1800; das Gutachten wurde am 7. Oktober 1800 verfasst.

bereits angelegten neuen Straßen beynahe ganz davon konnten unterhalten werden». Schalch schlug vor, künftig Weggelder zu einem einheitlichen Tarif auch von den Einwohnern der Region zu erheben. Weil die Leute glaubten, dass die Abgabe nur die Zugviehbesitzer treffe (und die Möglichkeit offensichtlich nicht in Betracht zogen, dass diese Kosten wieder auf die Preise überwältzt würden), seien diese im Volk gut akzeptiert.

Antwort auf die Frage 2

Die alte Regierung hatte die Strassenverwaltung bereits zur Staatssache gemacht. Die Neben- oder Querwege seien aber wie seit jeher Angelegenheit der Gemeinden geblieben. Wenn dann der Staat einmal so glücklich sei, sich auch mit den Nebenwegen befassen zu können, werde der Strasseninspektor in der Lage sein, einen ortsangemessenen «Modus» vorzuschlagen.

Antwort auf die Frage 3

Weggelder seien bisher in Deutschland und in der ganzen Schweiz nur auf Hauptstrassen bezogen worden. Das werde wohl so lange fort dauern, bis auch die in die Hauptstrassen führenden Nebenwege chaussiert seien. Die Erfahrung widerlege die öfters vorgebrachte Ansicht, dass ein angemessenes Weggeld den Handelsverkehr beeinträchtige.

Der volkswirtschaftlich versierte Strasseninspektor wies in diesem Zusammenhang auf den Unterschied zwischen fiskalisch verwendeten Zöllen und strassenbezogenen Weggeldern hin: «Zölle und Weggeldter sind zwey ganz verschiedene Staats-Einnahmen; bey jenen wird hauptsächlich auf die Qualität und das mehr oder mindere Bedürfniß, und bey diesen blos auf die Last und vorzüglich auf die Zahl des vorgespannten Zugviehs Rücksicht genommen, sie mögen dann Kutschen, Wagen, Wägeleins, Bennen oder Karren heißen, oder sonst einen neumodigen Namen haben. Das Weggeldt auch auf Reuter ausdehnen wollen, deucht mich fast ein wenig zu interessirt; um so mehr als ein solcher Einzug doch immer sehr unbedeutend seyn würde, und ein Reuter die Straßen eben nicht sehr beschädiget.»

Antwort auf die Frage 4

Auch in der Beantwortung der Frage nach den Möglichkeiten der Finanzierung neuer Strassen ging Schalch auf den Unterschied zwischen Zöllen und Weggeldern und auf die bisher hauptsächlich fiskalische Nutzung der ersteren ein:

«Wie könnte man die Kosten zu Erbauung sowohl von Haupt als Verbindungs-Straßen erringen. Ohne die geringste Rücksicht auf die Zölle zu nehmen, welche lange vor Erbauung kunstmäßiger Land[-] oder Heer-Straßen, in denen mehresten Staaten eingeführt waren, und mehrentheils zu anderweitigen Bedürfnissen angewandt wurden, und mit dem Weggeldt, daß [i. e. das] eine neue Cameralistische Erfindung ist, schlechterdings keine Gemeinschaft hatten, getraue ich mir aus einer zwar kurzen und unvollständigen Erfahrung, doch mit zimmlicher Wahrscheinlichkeit behaupten zu können (denn ich möchte oben noch nicht gerne von Neben Straßen reden, ehe alle die so nöthigen als nützlichen Haupt Straßen einmal gut angelegt und auch gut unterhalten sind) daß wenigstens die Haupt Straßen unter nachfolgenden Voraussetzungen einzig mit einem billigen Weggeldt vortreflich könnten unterhalten werden, als 1^{stlich}, daß der Einwohner wie der Fremde das gleiche Weggeld bezahle; 2^{tens} daß die Unterhaltung der Straßen verpachtet werden, jedoch unter einer sorgfältigen Aufsicht, und einer doppelten Verantwortlichkeit sowohl von Seiten des Ober Aufsehers als des Pächters und endlich 3^{tens} daß die

Straße dem Pächter vorher in einem untadelhaften Stand übergeben werde; Eine Erfahrung von 2 höchstens 3 Friedens-Jahren würde dann die Regierung vollkommen in den Stand stellen, die zweckmäßigsten Einrichtungen über diesen Zweig der Staats-Wirtschaft zu treffen.

Da die Erbauung künstlicher Land Straßen oder sogenandten Chaussees in der Schweiz erst in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts, nach dem Beyspiehl von Frankreich und denen an daßelbe grentzenden südlichen Provinzen Deutschlands ihren Anfang genohmen hat, und zwar zu allererst im Kanton Bern und Lucern, und so nach und nach in den kleinsten Kantons und Städten derselben, so ist auch die Art und Weise, wie diese Straßen gemacht, und durch wen, und wer die Unkosten davon, entweder ganz oder zum Theil im Lohn oder durch Frohn-Dienste getragen hat, eben so verschieden, als verschieden die damaligen Regierungen waren, unter denen sie zu stande kamen.

Die gleiche Bewandtniß hat es mit denen Befreyungen von dieser Last; bey uns z. B. wäre niemand frey davon. Anfäng[lich] geschahe solches im Frohndienst, und seit einigen Jahren im Lohn, und zwar verlangen sie immer mehr.»

Thurgau, Antwort vom 28. Oktober 1800¹⁸¹

Antwort auf die Frage 1

Der Präsident der Verwaltungskammer, Johannes [Morell](#), war der Ansicht, der Staat solle erst aktiv werden, wenn die Ausgaben durch die Einnahmen gedeckt seien: «Daß es in diesem Zeitpunkt für den Staat überhaupt nicht vortheilhaft wäre, den Straßenunterhalt auf sich zu nehmen, weil einerseits die für die Straßen bestimmten Weggelder bis dato kaum hinreichend waren, die Weggeld-Einzieher und Straßenknechte zu besolden, und anderseits neu zu errichtende Zölle und Weggelder auf diesen Straßen bey diesen unglücklichen und kriegesischen Zeiten für den Handelsverkehr und für die Einwohner des Landes sehr drückend und kränkend seyn müßten; und es dünkte uns deßhalb beßer gethan, den Unterhalt der Straßen einstweilen, und bis auf ruhigere Zeiten den Gemeinden gegen das billige Weggeld zu überlaßen, welche solches dann verhältnißmäßig und zwar auf das Klafter zu vertheilen angehalten werden müßten.»

Antwort auf die Frage 2

Der Unterhalt der Nebenstrassen oblag bis dahin den Gemeinden, ohne dass diese dafür Zölle oder Weggelder beziehen konnten. Die Unterteilung der Strassen in vier Klassen sei im Kanton Thurgau möglich.

Antwort auf die Frage 3

Weggelder sollten nur auf den Hauptstrassen bezogen werden. Diese könnten nicht nur von Handelsgütern und von gehandelten Lebensmitteln, sondern auch «von Kutschen, Wagen, Wägelein und Pferden verlangt werden, wie es bis jezt im Canton Sän-tis und auch noch zum Theil in unserm Canton bezogen wird».

Antwort auf die Frage 4

Der Bau neuer Strassen sei entweder durch höhere Zölle und Weggelder, durch verhältnismässige Beiträge der Gemeinden oder durch die Belastung aller Bürger zu finanzieren. Letzteres sei aber «in den jezigen bedrängten Zeiten» nicht möglich. Die

181 CH-BAR#B0#1000/1483#3163#1, fol. 281–287 [PDF-S. 460–462].

Umschreibung «Belastung aller Bürger» impliziert auch in dieser Antwort die Möglichkeit eines mit Steuern finanzierten Baus neuer Strassen.

Waldstätten, Antwort vom 11. Oktober 1800¹⁸²

Anton Ulrich, der Vizepräsident der kantonalen Verwaltungskammer, folgte in seiner Antwort der von den Fragen vorgegebenen Struktur nur teilweise. Er beschrieb die im Strassenunterhalt bisher sehr ungleichen Belastungen der Gemeinden. Unterschiedlich finanzierte und nicht gleichmässig erfolgende Leistungen der «Regierungen» hätten dies noch verschärft. Zudem hätten die Regierungen einzelnen Gemeinden bei Bedarf noch zusätzliche Belastungen auferlegt. Schliesslich wirkten sich auch die topografischen Verhältnisse unterschiedlich auf die notwendigen Aufwände aus. Nachdem die ehemaligen «Zölle und Weggelder, und verwalteten Güter und Kapitalien, die nun ohne Vorbehalt an die Nation übergeben worden sind, und womit dieselben den ganzen Straßenbau bestritten», sei es die Aufgabe des Staats, die an ihn übergebenen Zölle und Weggelder der ehemaligen Regierungen und Bezirke für die Ausgleichung der diesbezüglichen Einkommensausfälle zu verwenden.

Ulrich betonte den für seinen Kanton doppelten Zweck einer Reform: a) die bis dahin zu stark belasteten Gemeinden zu entlasten und b) eine grössere Gleichheit der Gemeinden untereinander zu erreichen. Letzteres sei der schwierigste Punkt überhaupt, da dies die stärkere Belastung bisher vom Unterhalt mehr oder weniger befreiter Gemeinden miteinschliesse.

Eine grundlegende Frage sei es, ob das neu einzuführende Strassensystem auf den bestehenden Strassenverhältnissen aufsetze oder ob diese in einer ausserordentlichen Massnahme zuerst auf den gleichen Stand zu bringen seien. Da die Strassen teilweise ziemlich gut, teilweise «vollkommen ruiniert und wieder an andern ganz neue Strecken anzulegen» seien, fürchte man, dass, wenn zuerst alle Strassen auf den gleichen Stand gebracht werden müssten, allein schon daraus neue Ungleichheiten entstehen müssten. In der Folge formulierte Ulrich ein Unterhaltssystem in zwölf Punkten.

Antwort auf die Frage 2

Die Hauptstrassen, Verbindungs- und Nebenwege sollten nicht aufgrund der Art des Unterhalts und auch nicht aufgrund ihres Zustands, sondern danach klassifiziert werden, ob sie vom Staat oder den Gemeinden unterhalten seien. Manche Strasse, die von «Kommerz oder durch Reise- und Postkutschen» wenig befahren würde, sei aufgrund ihres Verlaufs im Gebirge teurer zu unterhalten als anderswo eine Strasse erster Klasse.

Antwort auf die Frage 3

Weggelder seien nicht nur zweckmässig, sondern sogar unbedingt notwendig. Wenn die Zölle nur noch an den Grenzen der Republik erhoben würden, könnte man die Weggelder sogar erhöhen und auf den «Luxus» und – in diesem eingeschlossen – auf Reisende zu Pferde ausdehnen, ohne dass dies dem Handel schaden würde.

Antwort auf die Frage 4

Der helvetische Staat habe in seiner Lage zu beschränkte Einnahmen, um seine ordentlichen Aufgaben überhaupt erfüllen zu können. Entsprechend habe er sich zu

¹⁸² CH-BAR#B0#1000/1483#3173-04#1, fol. 161–167 [PDF-S. 31–44].

beschränken. Wo die Zölle und Weggelder nicht ausreichten, müssten die Gemeinden stärker herangezogen werden. Für diesen Fall erwähnte Ulrich als weitere Möglichkeit, die zu öffentlichen Arbeiten verurteilten Verbrecher im Strassenbau zu verwenden.

Zürich, Antwort vom 4. Oktober 1800¹⁸³

Antwort auf die Frage 1

Der Staat sollte auf den Kommerzialstrassen Zölle und Weggelder in einer Höhe beziehen, dass sie den Verkehr nicht behinderten. Die mögliche Höhe sei in einer Probezeit zu ermitteln. Im Kanton Zürich gäbe es keine durch Gunst oder Freikauf vom Unterhalt befreite Gemeinden. Diese hätten den Strassenunterhalt, das «Überführen der Straßen», zu übernehmen. Dafür würden sie entschädigt. Der Staat habe dazu durch den Kauf der Kiesgruben beizutragen und auch die Zubereitung des Kiesel zu bezahlen. Die vom Staat ausgerichtete Entschädigung an die Gemeinden habe sich nach der Länge der von diesen unterhaltenen Strassen zu richten. Die weitere Verteilung der Summe sei Sache der Gemeinde. Dadurch sei es möglich, dass die in grossen Gemeinden bisher bestehende Organisation der Fuhren und der Handarbeit in «Roten» beibehalten werden könne. Die Überwachung der Arbeiten sei Sache des Staates. Der Unterhalt der Kommunikations- und Güterstrassen sollte wie bis anhin Aufgabe der Gemeinden bleiben und entweder gemeindeweise oder durch die Anstösser erledigt werden.

Wenn der Staat – gemeint war hier der helvetische Zentralstaat – die im Kanton Zürich zum Unterhalt der Kommerzialstrassen bereits eingeführten Wegknechte wieder abschaffen müsste, hätten die Gemeinden deren Aufgaben zu übernehmen.

Antwort auf die Frage 2

Die grossen Heer- und Kommerzialstrassen bedürften eines permanenten Unterhalts und einer genauen Aufsicht. Die Erfahrung zeige, dass für bestimmte Abschnitte angestellte Wegknechte die Strassen am besten unterhielten. Die Strassen würden durch den permanenten Unterhalt dauerhafter; deshalb müssten sie im Endeffekt weniger stark überkieselt werden. Wenn eine solche Unterhaltsorganisation von Seiten des Staats nicht möglich sei, müssten die Gemeinden die Strassen unterhalten. Die Neben- und Kommunikationsstrassen könnten im Unterschied zu den Hauptstrassen nur zweimal jährlich, im Früh- und im Spätjahr, unterhalten werden.

Bezüglich der Klassifikation folgte die Verwaltungskammer dem Vorschlag des Kriegsministers.

Antwort auf die Frage 3

Das System von Weggeldern sei nur für die Hauptstrassen anwendbar. Das würde auch die Belastung des Staats beschränken. Der Staat habe seinerseits das Recht, den Handelsverkehr nur auf den Heerstrassen zuzulassen. Ein Weggeld könnte nicht nur vom Handelsverkehr, sondern auch vom «Luxus», das heisst von den «Kutschen, Reitpferden u.s.w.» bezogen werden. Diese Gleichsetzung von Luxus und Kutschenfahren respektive Reiten ist bemerkenswert. Sie taucht auch in Antworten anderer Kantone auf.

183 CH-BAR#B0#1000/1483#3165#1, fol. 223–225 [PDF-S. 368–373].

Antwort auf die Frage 4

Bis dahin oblag der Bau von Hauptstrassen teilweise und der Bau von Verbindungsstrassen ganz den Gemeinden. Bei den Hauptstrassen übernahm der Staat die Landentschädigung, die Geländearbeiten (Dämme und Geländeeinschnitte) sowie die Herstellung des sogenannten Planums, die Gemeinden dagegen das Steinbett, das heisst die auf dem Planum aufliegende massive Steinlage, und die Kieslagen. Im Falle grosser Bezirke seien auch nicht direkt anliegende Gemeinden für Fuhren und Handarbeiten beigezogen worden.

Kommentar zur Vernehmlassung: Kontinuität oder Bruch

Die Vernehmlassung ist nicht nur als direkte Vorgeschichte zur Klassifikationsumfrage von Interesse, sondern auch aufgrund der Einblicke in die bisher sehr unterschiedlichen Verhältnisse in den Regionen und aufgrund der unterschiedlichen Vorstellungen über die zukünftige Organisation des Strassenwesens. Bis dahin gingen die wenigen verkehrsgeschichtlichen Studien, in denen das Strassenwesen in der Zeit der Helvetik eine gewisse Beachtung fand, davon aus, dass die Zentralverwaltung das «Berner Modell» des Chausseebaus nun auch auf der helvetischen Ebene etablieren wollte.¹⁸⁴ Das trifft hinsichtlich des bautechnischen Ideals der Chaussee und mancher personeller Kontinuitäten sicherlich zu. Leitendes Personal der helvetischen Strassenverwaltung war vorher zahlreich im bernischen Strassenbau tätig. Aber die Kontinuität ist dann doch nicht so direkt, wie sie auf den ersten Blick scheint. Jean Samuel Guisan, Henri Exchaquet oder Pierre Bel standen vorher wohl im Zusammenhang des grossberni-schen Chausseebaus, sie machten ihre Erfahrungen jedoch als mehr oder weniger aufgerückte Ingenieure im französischsprachigen Untertanengebiet. Das kommt nun auch in der kontrovers diskutierten Frage zum Ausdruck, wie der Strassenunterhalt und der Strassenbau in Zukunft zu finanzieren seien. In den Antworten der Kantone wurden verschiedene Möglichkeiten genannt: weiterhin über (teilweise zu entschädigende) Gemeindeleistungen, über Zölle, über Weggelder und/oder – nirgends ganz klar ausgesprochen – über Steuern.

Während von Fellenberg im Namen der bernischen Verwaltungskammer für den Chausseebau das von Frankreich übernommene und in Bern bisher praktizierte Prinzip der Finanzierung über Zölle nun auch für die helvetische Ebene empfahl, forderte die Verwaltungskommission des Kantons Léman einen konsequenten Übergang zum von England her bekannten System der Strassen- respektive Weggelder. Ein solches System war damals auch im Gebiet der Helvetischen Republik nicht neu. Die Tagsatzung hatte in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zahlreiche Vorlagen zu behandeln, die anlässlich konkreter Strassenbauvorhaben die Einführung von Weggeldern betrafen. Bezeichnend ist es aber, dass sich die kantonale Verwaltungskammer der Waadt nicht auf diese Einzelfallregelungen berief, sondern ein solches System von der prinzipiellen Seite her entwickelte und dabei als Beispiel England – und explizit nicht Frankreich oder Bern – vor Augen hatte. Das unterstützt die Annahme respektive die Unterscheidung von zwei eigentlichen Paradigmen der Infrastrukturentwicklung. Während das französische «Chausseeprinzip» mit dem zollfinanzierten Strassenbau eine angebotsinduzierte Wirtschaftsentwicklung einleiten wollte, ein «Development by Excess», ging das englische Turnpikeroad- oder Weggeldsystem von einer nachfrageinduzierten Entwicklung aus, einem «Development by Shortage»,

¹⁸⁴ Flückiger, Daniel. Strassen für alle. Infrastrukturpolitik im Kanton Bern 1790–1850, Baden 2011, 31f.

gemäss dem nur die Strassen ausgebaut wurden, welche die dafür anfallenden Kosten auch selbst wieder einspielten.

Die helvetische Regierung entschied sich explizit weder für die eine noch für die andere Lösung. Man hatte wohl die Zollfrage mit dem Gesetz vom 17. Oktober 1798 prinzipiell geregelt und die unzähligen Binnenzölle zugunsten eines auf das Gebiet der Helvetischen Republik bezogenen Grenzzollsystems aufgehoben.¹⁸⁵ Und aus dem Jahr 1800 ist in der Handschrift von Guisan die Schätzung überliefert, dass die der Zentralverwaltung zukünftig für die Strassen erwachsenden Kosten nur die Hälfte der in Friedenszeiten zu erwartenden Zolleinnahmen beanspruchen würden.¹⁸⁶ In der Folge gelang es aber nicht, ein solches Zollsystem wirklich zu etablieren. Im Sommer 1800, das heisst im direkten Vorfeld der Klassifikationsumfrage, forderte der Grosse Rat den Vollziehungsrat schliesslich wieder auf, im Zusammenhang mit der Neuorganisation des Strassenwesens die Frage der Zölle und Weggelder zu klären.¹⁸⁷

Es finden sich in Quellen der helvetischen Zentralverwaltung aber auch verschiedene Hinweise, die auf eine ins Auge gefasste Finanzierung durch Weggelder hinweisen. So enthielt die Denkschrift von Jean Samuel Guisan vom Oktober 1798 den Entwurf eines Weggeldtarifs und die Aufzählung von 43 «barrières» für den Einzug von Weggeldern.¹⁸⁸ Ein weiteres Indiz für ein angestrebtes Weggeldsystem ist das in den Quellen überlieferte Projekt, entlang der wichtigsten Strassen Waagen zu etablieren. Dieses ist darum aussagekräftig, weil Zölle nach Art der Waren, Weggelder aber nach Gewicht und Anzahl Räder der Gefährte erhoben wurden.¹⁸⁹

Auch wenn die helvetische Regierung eine zollbasierte Finanzierung oder eine Mischform aus Zöllen, Weggeldern und Steuern hätte einführen wollen, wäre ein solches Unterfangen angesichts der grossen und sich immer noch zuspitzenden Geldklemme und angesichts der grossen Hemmnisse im Verwaltungsvollzug unmöglich gewesen. Die Macht des Faktischen wirkte ultimativ auf ein Weggeldsystem hin, woraus sich dann doch ein wesentlicher Unterschied zum bernischen zollfinanzierten System des Ancien Régime ergab.

Das Strassengesetz vom 22. Oktober 1800

Es illustriert die helvetische Regierung und die Zentralverwaltung gut, dass man mit weiteren Schritten nicht bis zum Abschluss der Mitte September 1800 gestarteten [Vernehmlassung](#) wartete. Als erst wenige der Antworten eingegangen waren, erliess der Vollziehungsrat am 22. Oktober 1800 ein neues Gesetz zur Reorganisation des Strassenwesens – und noch vier Tage vorher startete der Kriegsminister seine eigentlich auf dem Gesetz beruhende Klassifikationsumfrage.

Das Gesetz hatte folgenden Wortlaut:

«Der Vollziehungs-Rath, [bis hierhin vorgedruckt, nachfolgend handschriftlich] erwägend daß die Menge der Geschäfte mit welchen die Verwaltungskammern belastet sind, den meisten derselben nicht hinlängliche Zeit läßt, um den Unterhalt der Brücken,

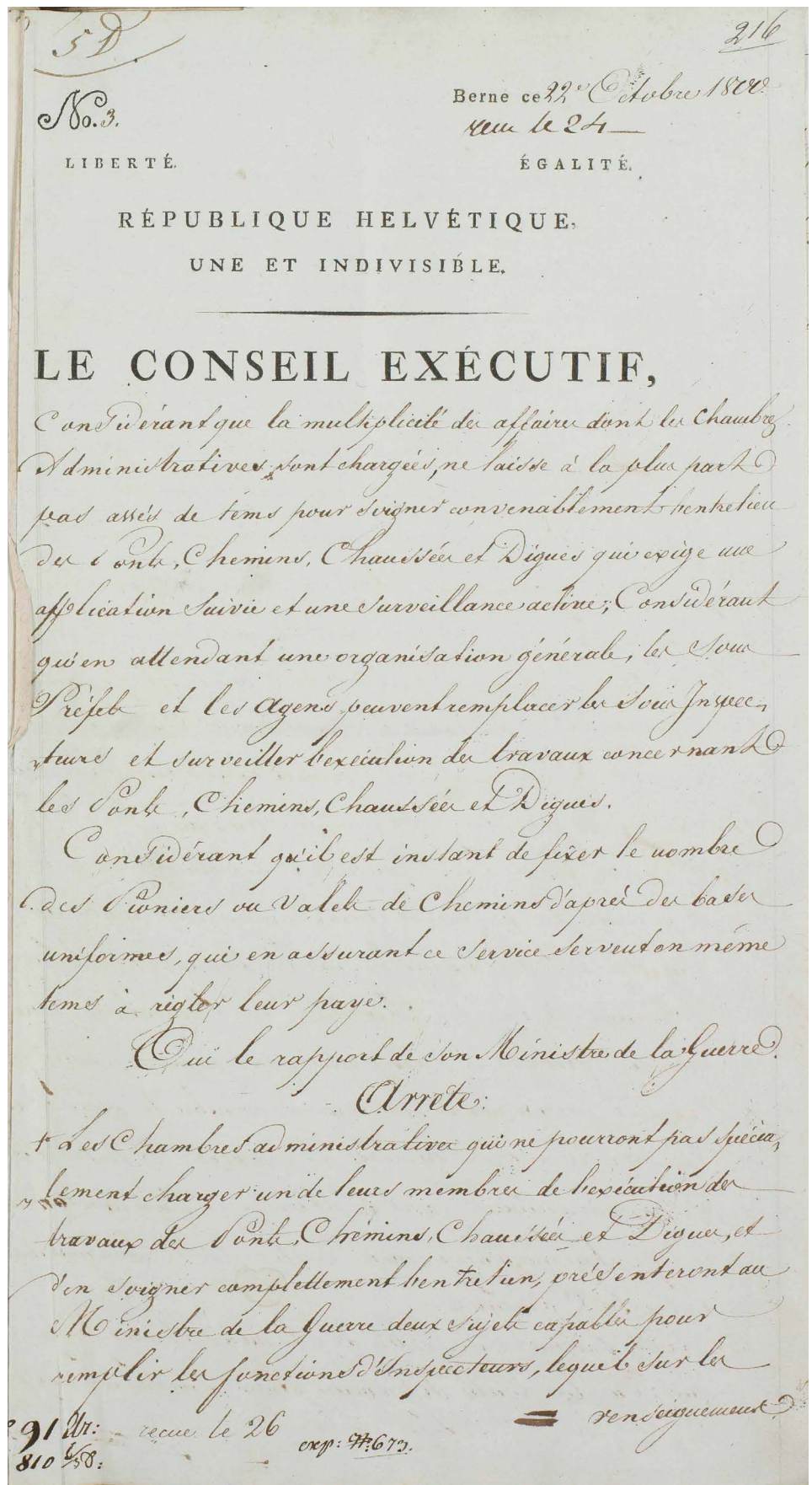
185 Arlettaz, Gérald. Libre-échange et protectionnisme. Questions aux archives de la République helvétique, Studien und Quellen, Bd. 7, Bern 1981, 7–76, hier 24–33.

186 «Notes abrégées sur un nouveau mode d'entretien des routes & chemins», CH-BAR#B0#1000/1483#3173-03#1, fol. 139-140v [PDF 31-34].

187 ASHR 5, Nr. 464, 10. Juni 1800, 1172–1174.

188 CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 33-48 [PDF-S. 149-164], besonders p. 40v–41 und 47.

189 CH-BAR#B0#1000/1483#3169#1, fol. 206-207 [PDF-S. 389-390].



Wege, Straßen und Dämme, welcher fortdauernde Aufmerksamkeit und thätige Auf-

sicht erheischt, zu besorgen;

Erwägend daß bis zu einer allgemeinen Einrichtung der Unterstatthalter und Agenten, die Unteraufseher einsetzen, und die Vollziehung der Arbeiten, so Brücken, Wege, Straßen und Dämme betreffen, beaufsichtigen können;

Erwägend daß es wesentlich ist, die Zahl der Wegknechte nach gleichen Grundsätzen zu bestimmen, damit sowohl der Dienst wohl versehen, als auch ihre Bezahlung in Ordnung gebracht werden könne; nach angehörtem Bericht des Kriegsministers; beschließt:

1°. Die Verwaltungskammern welche nicht besonders eines ihrer Glieder mit der Ausführung der Arbeiten von Brücken, Wegen, Straßen und Dämmen und der gänzlichen Besorgung des Unterhalts, beauftragen können, werden dem Kriegsminister zwey fähige Subjekte zu Aufsehern vorschlagen; derselbe wird nach eingezogenen Berichten einen davon ernennen.

2°. Da keine allgemeine Einrichtung dermalen statt haben kann, so sind einstweilen die Unterstatthalter in den betreffenden Distrikten beauftragt, den Unterhalt der Wege zu besorgen und über denselben zu wachen. Sie werden durch die Wegknechte und andere Arbeiter die anbefohlene Arbeit verrichten lassen und alle zwey Monate an die Verwaltungskammern einen ausführlichen Bericht über den Zustand der Straßen senden. Alle diese Berichte werden sodann dem Aufseher zugesandt, welcher gemäß seinen Weisungen, die nöthigen Maßregeln für die Ausbesserungen, nehmen wird. Den Unterstatthaltern sind jährlich vierzig Franken als Kanzleykosten zuerkannt.

3°. In den großen Distrikten werden die Unterstatthalter zur Aufsicht über den Straßenunterhalt die Gemeindsagenten zu Hilfe nehmen. Diese so Angestellten erhalten jährlich zehn Franken für Canzleykosten.

4°. Alle Hauptstraßen sollen folgender Gestalt eingetheilt werden: Die erste Claße begreift die Straßen so der Zugrundrichtung durch das Paßiren großer Lasten und der Postwagen am meisten ausgesetzt sind; die zweyte: die weniger mitgenommenen, dem Handel minder wichtigen aber dennoch zu den Hauptstraßen zu rechnenden Wege. Die dritte: die Nebenwege und andere, so zu Verbindungen im Innern und von einem Kanton zum andern dienen. Die vierte: die einzig zu den Verbindungen zwischen den Gemeinden dienenden Wege.

5°. Die Wegknechte sollen bezahlt werden wie folgt:

1°. Auf den Straßen der ersten Claße zu neun Franken für hundert Klafter in die Länge, die Klafter zu zehn Zürcherfuß gerechnet.

2°. Die auf den Wegen der zweyten Claße angestellten erhalten sechs Franken fünf Bazen, für hundert Klafter, und die der dritten Claße drey Franken.

Sie erhalten alle zwey Monate ihre Bezahlung mittelst welcher sie sich ihre Werkzeuge unterhalten und anschaffen. Keinem soll über 2000 Klafter Wegs zugetheilt werden. Die vierte Claße hat keine Wegknechte, da sie gänzlich den Gemeinden zur Last liegt.

6°. Um eine gleiche Verfahrungsart im Dienst und die Befolgung der nemlichen Grundsätze allenthalben zu erzielen, wird der Kriegsminister Weisungen für die Aufseher, Unterstatthalter und Wegknechte ergehen lassen.

7°. In den Kantonen, wo eine Einrichtung besteht, die von der in gegenwärtigem Beschluß vorgeschriebenen, verschieden wäre, soll selbe ungültig und die neue spätestens bis zum 1.ten nächstkünftigen Jenner eingeführt seyn.

8°. Da die Entschädigungen der Aufseher mit ihren Arbeiten im Verhältniß seyn müssen, so sollen selbe nach ihren Verrichtungen bestimmt werden, wie folgt: Sie erhalten für jede wegen Brücken und Straßen [zu] machende Tagreise zehn Franken, und für jeden Tag den sie bey Hause in diesem Dienste zubringen, vier Franken. Jähr-

lich werden ihnen sechzig Franken Canzleykosten bewilligt. Die Bordereaux dieser Tagsolde werden durch die Verwaltungskammern erwahrt.

9°. Der Kriegsminister ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt, der in das Tagblatt der Geseze eingerückt werden soll.

Bern den 22.^{ten} Oktober 1800

Der Praesident des Vollzieh[ung]s-Raths
Dolder [Unterschrift]

Im Namen des Vollz[ie]h[ungs]-Raths
der interims General-Sekretair
Briatte».

Ziel des Gesetzes war es, den Unterhalt der Strassen und die Aufsicht über diesen als permanenten Prozess zu etablieren, Wegknechte zu ernennen und deren Arbeit und Bezahlung nach einheitlichen Grundsätzen zu regeln. Unschwer sind darin wichtige Ziele der allgemeinen Verwaltungsmodernisierung fassbar.

Die ersten drei Punkte betrafen die Amtshierarchie in den Kantonen und die Kommunikation mit der Zentralverwaltung. Von Bedeutung war es, dass das Gesetz nun an der Spitze der kantonalen Verwaltung entweder innerhalb der Verwaltungskammer oder ausserhalb von dieser einen sachverständigen, verantwortlichen Ansprechpartner festlegte. In den Kantonen war die Strassenverwaltung mit Aufsehern/Inspektoren, Unterstatthaltern und Wegknechten hierarchisch organisiert. Der Unterstatthalter konnte auch die Gemeindeagenten einbeziehen. Grundlage der Kommunikation zwischen der Zentralverwaltung und den Kantonen bildeten die zweimonatlichen ausführlichen Berichte der Aufseher.

Der vierte Punkt bestimmte die in der Vernehmlassung evaluierten vier Strassenklassen und der fünfte Punkt die nach Klasse abgestufte Bezahlung der Wegknechte: 9 Franken für rund 300 Meter einer Strasse erster Klasse respektive 6.5 Franken auf einer Strasse zweiter Klasse. Dabei sollte ein Wegknecht für nicht mehr als 6000 Meter Strasse verantwortlich sein. Das hätte auf einer Strasse erster Klasse einen jährlichen Verdienst (Lohn und Entschädigung für die Werkzeuge) von maximal 180 Franken und auf einer Strasse zweiter Klasse von 130 Franken ergeben.

Als letzten Punkt erwähnte das Gesetz noch Wegleitungen über Funktionen und Arbeiten der Aufseher oder Inspektoren, der Unterstatthalter und der Wegknechte, die damit impliziter Bestandteil des Gesetzes waren. Generalinspektor Gusian hatte die Wegleitungen schon im Laufe des Jahres verfasst und verabschieden lassen; sie wurden noch vor Ende des Jahres verteilt.

Konfusion um die Abschaffung der Strassenpflicht

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts stiegen die Anforderungen an den Strassenunterhalt in quantitativer und in qualitativer Hinsicht an. Besonders war dies im Zusammenhang mit dem Chausseebau der Fall. Das führte einerseits zur tendenziellen Erhöhung der zu erbringenden Fron- respektive Gemeindeleistungen und andererseits zu einer Ausdehnung der sogenannten Strassenpflicht auf alle Untertanen. In der daraus resultierenden diesbezüglichen Vereinheitlichung des Untertanenverbandes mu-tierten die ehemaligen Feudalpflichten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu einer Art frühstaatlicher Naturalsteuern.¹⁹⁰

190 Wichtige Hinweise auf diesen Prozess finden sich in den Publikationen von Renata Blickle für Bayern und vor allem von Nicole Longen für den Raum Trier: Blickle, Renate. Scharwerk in Bayern. Fronarbeit und Untertänigkeit in der Frühen Neuzeit, in: Geschichte und Gesellschaft 17, 1991, 407–433; Longen, Nicole K. Der Wandel der Wegebaufronen. Transformation der Dienstverpflich-

Aus Reaktionen einiger kantonaler Verwaltungskammern und sogenannter Munizipalitäten auf das Gesetz vom 22. Oktober 1800 ging hervor, dass man nun manchenorts annahm, mit diesem sei die als mehr oder weniger drückend empfundene Verpflichtung zum Strassendienst endlich vom Tisch. Es bedurfte verschiedener Interventionen des Kriegsministers und des Generalinspektors, um richtigzustellen, dass mit der Verordnung vom 22. Oktober 1800 weder Fron noch Gemeinwerk abgeschafft würden.¹⁹¹ Diesbezüglich würde weiterhin der Beschluss vom 26. November 1798 gelten, der bestimmte, «daß alle Gemein[d]en Helvetiens, denen bisher die Besorgung der Strassen oblag, dieselben ferner unterhalten und besorgen sollen, bis ein allgemeines Gesetz über die Besorgung der Strassen in ganz Helvetien abgefasst seyn wird».¹⁹²

Eine solche Richtigstellung sandte der Kriegsminister am 12. November 1800 beispielsweise an die Verwaltungskammer des Kantons Säntis: «Je commencerai ma réponse à votre lettre du 8^e. courant par votre 3^e. paragraphe. Je ne sais comment vous pouvés inférer du 4^e article de l'arrêté du 22^e. 8^{bris} que l'état veut se charger des routes des trois premières classe[s]. Classer les routes pour mettre de l'ordre dans leur entretien ne signifie pas qu'on veuille les entretenir; et un établissement régulier de pionniers dans toute la Suisse ne veut pas non plus dire que l'état entretient les chemins. Tous les chemins seront entretenus comme du passé par les communes, en un mot comme du passé, conformément à la loi du 26^e. Novembre 1798. Jusqu'à ce qu'une autre en ait autrement ordonné; or l'arrêté du 22^e. 8^{bre} dernier n'est point cette loi qui doit abroger la première; ce n'est qu'un règlement d'organisation provisoire du personnel des ponts & chaussées.»¹⁹³

Die gesetzliche [Regelung](#) von 1798 war in mehrfacher Weise problematisch: Erstens war nicht oder nur ungenügend und keineswegs einheitlich definiert, was eine Gemeinde sei. Zweitens waren auch in der Vergangenheit nicht einfach Gemeinden respektive gemeindeähnliche Körperschaften strassenpflichtig. Die Pflichtigkeit war bisher durchaus vielfältig geregelt gewesen; das hatten die Umfragen gezeigt. Anstösser, Partikulare mit Sonderverpflichtungen, Korporationen, Gemeinden oder Stände hatten je nach Region sehr unterschiedlich viel beizutragen. Und drittens war die Strassenpflichtigkeit der Gemeinden respektive der Bauern verbreitet noch zu jenen Grund- oder Feudallasten gezählt worden, deren Abschaffung am 10. November 1798 beschlossen worden war.

Der Verweis in der Bestimmung von 1798, diese sei gültig, bis ein neues Gesetz erlassen sei, und die im Beschluss vom 22. Oktober 1800 enthaltenen Bestimmungen über die Einrichtung und Bezahlung von Wegknechten liessen nun bei manchen die Annahme respektive die Hoffnung aufkommen, dass das neue Gesetz nun endlich die alten als bedrückend empfundenen Strassenpflichtigkeiten ablöse.

Das war aber auch im Jahr 1800 nicht die Absicht des Gesetzgebers und der Zentral-

tungen in Stadt und Land im Trierer Raum, ca. 1716–1850, in: Kabadayi, M. Erdem; Reichardt, Tobias (Hg.). Unfreie Arbeit. Ökonomische und kulturgeschichtliche Perspektiven, Hildesheim, Zürich, New York 2007, 200–229; Longen, Nicole K. Fronarbeiten zur Finanzierung von Infrastruktur. Der Ausbau des Strassennetzes im Kurtrierer Raum, 1716–1841, in: Dienel, Hans-Liudger; Schiedt, Hans-Ulrich (Hg.). Die moderne Strasse. Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert, Frankfurt a. M. 2010, 23–48; Longen, Nicole K. Die Einführung bürgerlicher Frondienste im Wegebau, in: Schiedt, Hans-Ulrich; Tissot, Laurent; Merki, Christoph Maria; Schwinges, Rainer C. Verkehrsgeschichte – Histoire des transports. Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 25, Zürich 2010, 155–167.

191 Bernet, Paul. Der Kanton Luzern zur Zeit der Helvetik. Aspekte der Beamtenschaft und der Kirchenpolitik, Luzern 1993, 161.

192 CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 59 [PDF-S. 173]; ASHR 3, Nr. 108, 643.

193 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 157–158 [PDF-S. 160–161].

Finanzierung entfernt war, die den gesamten Strassenunterhalt hätte einschliessen können. Vielmehr gingen verschiedene im parlamentarischen Prozess geäusserte Meinungen dahin, dass man bei der grossen Reform des Strassenwesens nicht jenen Fehler der Beschlüsse zur Zehnt- und Grundzinsablösung – die Ablösung der alten vor der gesicherten Einführung einer neuen Ordnung – machen wollte, den man immer vermehrt als einen wesentlichen Grund der überaus drückenden helvetischen Finanzlage identifizierte.

In den Verhandlungen des Grossen Rates vom 10. Juni 1800 über ein neues «System für Anlage und Unterhalt der Straßen» traten diese verschiedenen Positionen deutlich hervor: die Forderungen des helvetischen Aufbruchs nach Abschaffung der Fron, die wieder Resonanz gewinnenden Stimmen jener, die im bisherigen System bevorteilt gewesen waren, und die Argumente der neuen Verwalter, die keine Abschaffung des Bisherigen wollten, ohne gleichzeitig in logischen Schritten, übersichtlich administriert und gesichert finanziert ein neues System einführen zu können.¹⁹⁴ Die von Regierung und Zentralverwaltung in der Folge vertretene Position ging dahin, dass man aufgrund der Beschlüsse zunächst einmal die bisher sehr ungerechte Verteilung der Strassenlasten zwischen den Gemeinden einerseits und zwischen den Einzelnen andererseits beheben müsse. Zu diesem Zweck sollten die Strassen inventarisiert, klassifiziert, vermessen und darauf aufbauend die Unterhaltungspflichten gerecht neu aufgeteilt werden.

Die Strassenklassifizierung als Grundlage des Vollzugs des Gesetzes vom 22. Oktober 1800

Im Oktober des Jahres 1800 forderte der Kriegsminister die Verwaltungskammern auf, die Strassen ihrer Kantone zu klassifizieren. Er unterzeichnete in der zentralistischen Logik der helvetischen Verwaltungshierarchie. Federführend war jedoch, den Handschriften, dem Inhalt und der Wortwahl nach zu schliessen, seine kleine Division III «Génie, Ponts et Chaussées». Die Klassifizierung war Teil jener Neuorganisation des Strassenwesens, die mit dem am 22. Oktober 1800 erlassenen [Gesetz](#) endlich eingeleitet werden sollte.¹⁹⁵

Das Gesetz regelte die Verantwortlichkeiten für das Strassenwesen in den Kantonen, die Klassifizierung der Hauptstrassen in vier Klassen, die Ernennung eines obersten kantonalen Strassenaufsehers entweder als Mitglied der Verwaltungskammer oder auch ausserhalb von dieser, die Besetzung und Entlohnung der Unterstatthalter in den Distrikten und der Wegknechte auf den Strassen selbst. Und schliesslich bestimmte es die einheitliche Gültigkeit der Instruktionen und Weisungen für Aufseher, Unterstatthalter und Wegknechte auf dem ganzen Gebiet der Helvetischen Republik. Die Strassenklassifikationsumfrage vom 18. Oktober 1800 war nicht der erste Versuch, die Strassen in einer hierarchischen Ordnung zu erfassen. Bereits die 1798/1799 entstandene [Liste](#) der Hauptstrassen enthielt für einige der Kantone klassifizierende Angaben, die beispielsweise beim Kanton Freiburg zwischen «grande route», «route», «chemin de communication» und «chemin» unterschieden.¹⁹⁶ Und auch aus dem direkten Vorfeld der Umfrage ist aus der Division III «Génie, Ponts et Chaussées» eine

¹⁹⁴ ASHR 5, Nr. 464, 1172–1174.

¹⁹⁵ CH-BAR#B0#1000/1483#3144#1, fol. 216-219 [PDF-S. 299-307].

¹⁹⁶ CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 1-30 [PDF-S. 1-57].

klassifizierte [Strassenliste](#) überliefert, um die ungefähren Kosten der Reorganisation des Unterhalts für den Staat abzuschätzen.¹⁹⁷

Neu am Klassifikationsvorhaben war der Raum, den die Umfrage abdeckte – die Helvetische Republik – und ebenfalls neu war die Stringenz der Klasseneinteilung. Die mit der Umfrage vom Herbst 1800 angestrebte Klassifikation in vier und in Gebirgskantonen auch in sechs Klassen sollte erstens aufgrund der Verkehrsfrequenzen und der auf den Strassen verkehrenden Transportmittel erfolgen. Zweites Kriterium der Einteilung war die Kommunikationsbedeutung der Strassen. Der auf den ersten beiden Klassen vorausgesetzte Handelsverkehr¹⁹⁸ implizierte Transporte über grössere Distanzen. Über die Nennung der auf den obersten beiden Klassen verkehrenden schweren Fuhrwerke und Eilpostkutschen (Diligencen) wurde, drittens, eine entsprechende bauliche Qualität vorausgesetzt. Dieses Kriterium wurde in den Rückmeldungen des Kriegsministers auf die ersten Eingänge auch noch explizit formuliert. Im Zusammenhang mit der Identifikation der von schweren Fuhrwerken im Handelsverkehr genutzten Strassen stand auch der Plan, entlang der Strassen erster und zweiter Klasse Waagen zu bauen,¹⁹⁹ um Strassengebühren zur Amortisation der Baukosten und zur Finanzierung des Strassenunterhalts zu erheben. Ausgeschlossen werden sollten regionalpolitische Priorisierungen von Strassen, was in der Folge fast, aber eben nicht ganz eingehalten wurde.

Die Strassenklassen der helvetischen Strassenenquête

In den verschiedenen Dokumenten der Amtskorrespondenz um die Klassifikationsumfrage unterschieden sich die Definitionen der Klassen geringfügig. Eine erste Definition der vier Strassenklassen fand sich in der Vernehmlassung vom 15./20. September 1800: «1°. Les grandes routes fatiguées par les transports du commerce, et par les voitures & diligences; 2°. Les grandes du second ordres [sic], moins fatiguées qui ne sont pas utiles au public, au commerce et qui servent plutôt à la communication des villes et au débouché de la contrée; 3°. Les petites routes, celles de traverse et tous les rayons qui servent principalement aux communications de l'intérieur; 4°. Les chemins qui communiquent d'un village à l'autre? Vous voudrés bien me faire la description des trois premières espèces de routes qui se trouvent dans votre canton; en me nommant les lieux où elles commencent & finissent et aux intermédiaires.»²⁰⁰ Der Version der Vernehmlassung entsprach auch die französische Klassifikation der Umfrage vom 18. Oktober 1800.²⁰¹

In der Korrespondenz wurden die erstklassigen Strassen auch schon einmal «nationale Hauptstrassen» genannt. In der deutschsprachigen Korrespondenz sind die dritte und vierte Klasse in einer wichtigen Hinsicht unbestimmt respektive unterschiedlich definiert. In einigen Korrespondenzen wurden für diese die Begriffe Fahrstrasse und Fahrweg verwendet, was auch deren Befahrbarkeit implizierte. In der Konsequenz wurde die vierklassige Einteilung für die Gebirgskantone während der laufenden Umfrage noch um eine fünfte und sechste Klasse der Saum- und Fusswege ergänzt, als

197 CH-BAR#B0#1000/1483#3173-03#1 fol. 139-140v [PDF-S. 31-34].

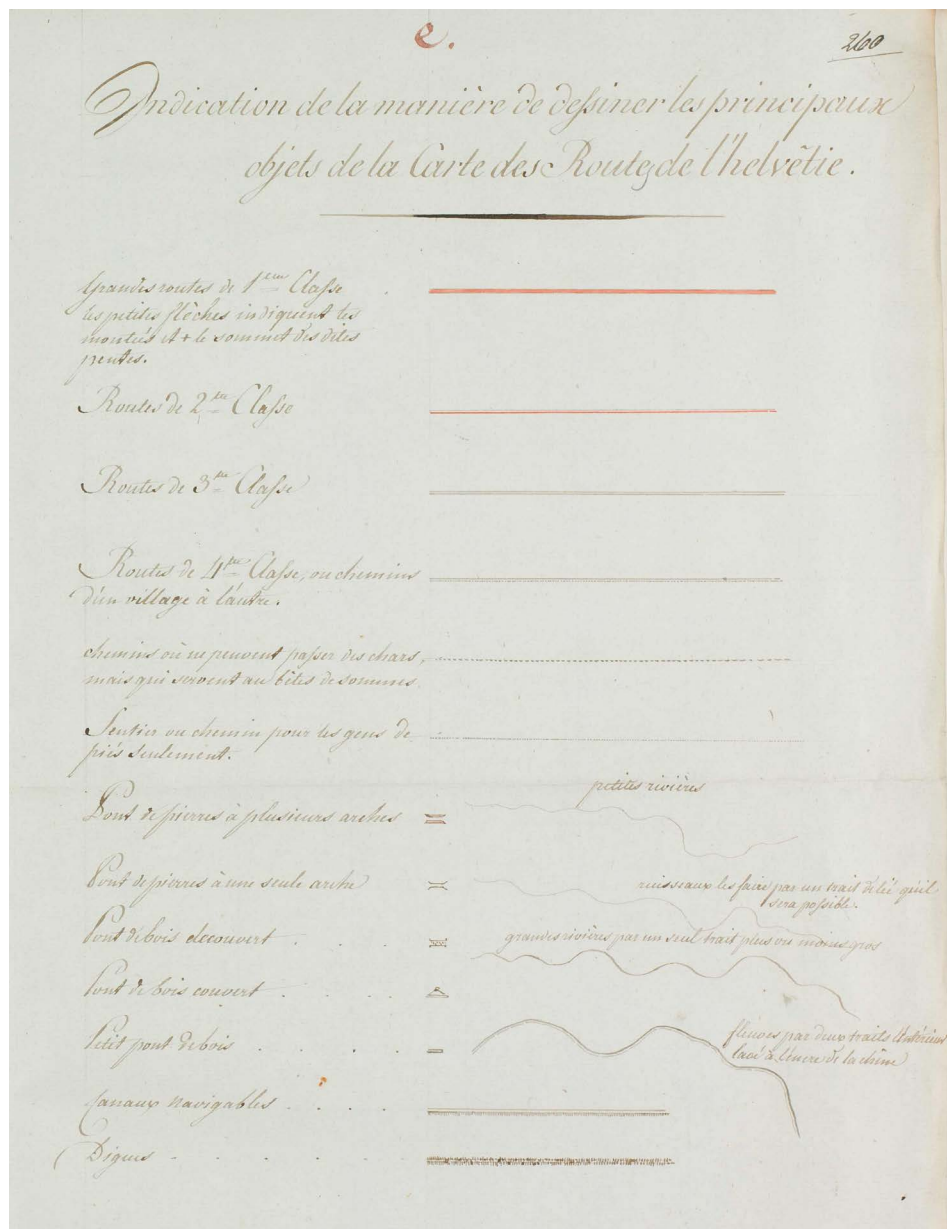
198 Der Begriff Handel oder auch Handlung, wie er in den helvetischen Dokumenten erscheint, implizierte eine mindestens im regionalen Massstab nach aussen führende Austauschbeziehung.

199 Noms des lieux à établir des Balances à peser les gros chars. CH-BAR#B0#1000/1483#3169#1, fol. 206-207 [PDF-S. 389-390].

200 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, 124-126 [PDF-S.127-130]; deutschsprachige Version: CH-BAR#B0#1000/1483#3144#1, fol. 218-219 [PDF-S. 303-305].

201 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 142f. [PDF-S. 145f. Wortlaut siehe im folgenden Kapitel.

Legende der Strassenkarte von 1801.
Die Titelzeile lässt annehmen, dass es sich nicht um die Legende der bestehenden, sondern um die Anleitung der erst herzustellenden Karte handelte (vgl. dazu Kapitel «Zwei ganz unterschiedliche Kartenprojekte», S. 35–38).
(CH-BAR#B0#1000/1483#3168-02#1, fol. 260 [PDF-S. 49])



es sich zeigte, dass im Gebirge auch nicht befahrbare Wege regionale Hauptschliessungen waren. Die sechsklassige Einteilung ist erstmals in der Korrespondenz des Kriegsministers mit der Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten überliefert, aus der Peter Hoppe zitiert:²⁰²

«In die dritte Klasse werden Sie nur diejenigen Wege setzen, welche man mit Fug und Recht Straßen nennen kann, die zu Verbindungswegen durchs Land dienen und mit beladenen Fuhrwerken befahren werden können. [...] Unter der vierten Klasse werden Sie diejenigen Wege begreifen, so mit Wagen befahren werden können und sich nicht in den vorhergehenden Klassen befinden. [...] In eine fünfte Klasse werden Sie alle diejenigen Verbindungswege ordnen, durch welche man nur mit Saumthieren gehen kann. [...] Endlich werden Sie den bloßen Fußwegen für Landbewohner eine sechste Klasse anweisen.»

202 Zitiert nach Hoppe, Peter. Das innerschweizerische Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801. Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten, in: Der Geschichtsfreund. Mitteilungen des Historischen Vereins Zentralschweiz, 158, 2005, 211–249, zit. 218–220.

Tatsächlich reichten nun aber nicht alle Gebirgskantone eine sechsklassige Liste ein. Der Kanton Linth und der Kanton Wallis unterteilten in vier Klassen. Besonders in letzterem waren bei Weitem nicht alle dritt- und viertklassig eingestufte Strassen auch wirklich befahrbar.

Einen besonderen Zugang zur Klasseneinteilung gewährt schliesslich die Legende einer nicht einer nicht überlieferten Karte (siehe dazu Kapitel «Zwei ganz unterschiedliche Kartenprojekte»). In den Beständen der Division III des Bundesarchivs sind wohl Vorarbeiten, nicht aber die Karte selbst überliefert. Wir gehen davon aus, dass es sich um jene Karte handelte, die Mitte 1801 als Projekt einer Strassenkarte im Gespräch war. Die Tatsache, dass die Kartenlegende neben den vier Klassen auch die Saum- und Fusswege enthält, lässt auf den Zeitpunkt ihrer Entstehung Ende 1800, anfangs 1801 und auf einen direkten Zusammenhang mit der Klassifikationsumfrage schliessen: Man hatte die Absicht, die Resultate nicht nur in einer Generaltabelle zu dokumentieren, sondern auch in die Karte einfließen zu lassen.

Der Auftrag an die Verwaltungskammern der helvetischen Kantone

Am 18. Oktober 1800 sandte der Kriegsminister ein sogenanntes Circulaire oder Zirkular, das heisst ein an alle Verwaltungskammern der helvetischen Kantone gleich lautendes Schreiben. Die Verwaltungskammern wurden aufgefordert, die Strassen zu klassifizieren sowie deren Verlauf mit Anfangs- und Endpunkten, mit dazwischen liegenden Orten und hinsichtlich der Strassenzustände stichwortartig zu beschreiben.

«Circulaire

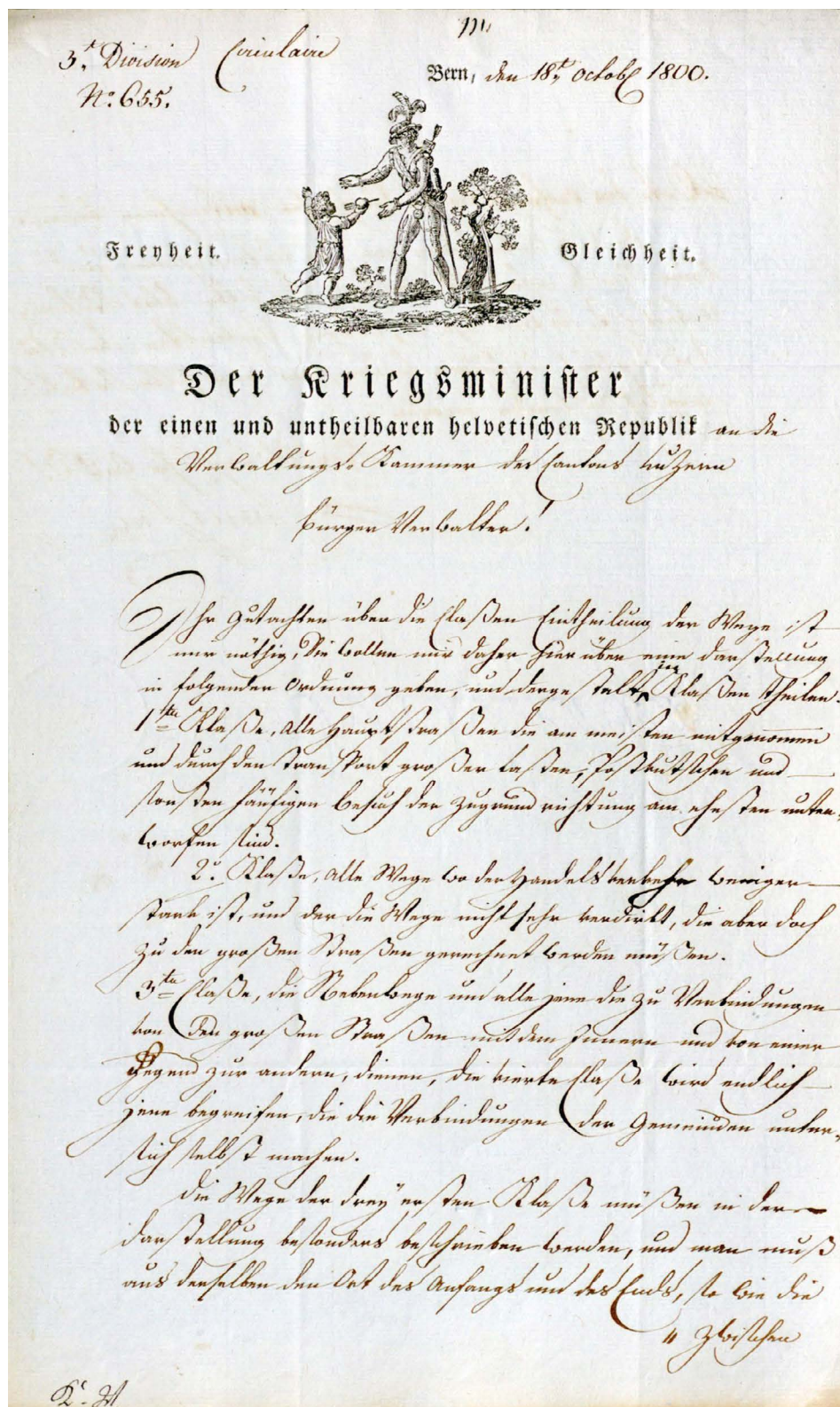
Je vous demande votre préavis sur la classification des chemins, c'est à dire vous voudrés bien m'en faire un tableau dans l'ordre suivant: 1ere Classe, toutes les grandes routes les plus fatiguées & sujettes, a être dégradées par le transport des grands fardeaux, par les diligences & une grande fréquentation 2°. classe tous les chemins ou les transports du commerce ce sont moins frequen[t]s & occasionnent peu de dégradations mais qui doivent néanmoins être mis au nombre des grandes routes 3° classe les chemins de traverse de tous ceux qui feroient à communiquer depuis les grandes routes dans l'intérieur et d'une contrée à l'autre. La quatrième classe comprendra ceux qui ne servent qu'à communiquer d'une commune à l'autre. Les chemins des trois premières classes seront décrits séparément dans le tableau, ou l'on devra voir l'endroit où ils commencent, celui où ils finissent et les lieux intermédiaires où ils passent. Comme ce travail n'exige aucune opération aucune voyage, que c'est purement un travail de cabinet, je désire que vous vouliez bien, citoyens administrateurs le faire exécuter de suite et me l'adresser le plutôt qu'il vous sera possible.»²⁰³

Eine vollständige deutschsprachige Aufforderung zur Klassifizierung der Strassen ist im Staatsarchiv des Kantons Luzern überliefert:

«Bürger Verwalter!

Ihr Gutachten über die Claßen-Eintheilung der Wege ist mir nöthig, Sie wollen mir daher hier über eine Darstellung in folgender Ordnung geben, und dargestellt in Klaßen theilen.

203 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 142-143 [PDF-S. 145-146].



1^{te} Klasse, alle Hauptstraßen die am meisten mitgenommen und durch den Transport großer Lasten, Postkutschen und sonst häufigen Besuch der Zugrundrichtung am ehesten unterworfen sind.

2^{te} Klasse, alle Wege wo der Handelsverkehr weniger stark ist, und der die Wege nicht sehr verdirbt, die aber doch zu den großen Straßen gerechnet werden müssen.

3^{te} Klasse, die Nebenwege und alle jene die zu Verbindungen von den großen Straßen mit dem Innern und von einer Gegend zur andern, dienen, die vierte Klasse wird

endlich jene begreifen, die die Verbindungen der Gemeinden unter sich selbst machen. Die Wege der dreÿ ersten Klaße[n] müßen in der Darstellung besonders beschrieben werden, und man muß aus derselben den Ort des Anfangs und des Ends, so wie die Zwischen-Orte wo sie durchgehen mitnehmen können.

Da diese Arbeit kein großes Unternehmen und keine Reise erheischt, sondern dieselbe bloß Stuben-Arbeit ist, so wünsche ich, Bürger Verwalter, daß Sie sie sogleich ausführen laßen, und mir selbe sobald möglich zusenden mögen.

Republikanischer Gruß!

[Joseph] Lanther».²⁰⁴

Die ersten Antworten gingen schon bald ein. Wer nicht antwortete, wurde vor Ende Jahr 1800 gemahnt. Fast alle Kantone entsprachen schliesslich der Aufforderung. Trotz der relativ genauen Vorgaben der Anfrage waren die Antworten aus den Kantonen unterschiedlich: mehr oder weniger ausführlich, mehr oder weniger genau. Sie wurden in einem folgenden Prozess von Rückmeldungen vereinheitlicht.

Die Antworten der Kantone

Die Verwaltungskammern respektive die Kantonsingenieure folgender Kantone antworteten:

- [Aargau](#), Ende 1800.²⁰⁵
- [Baden](#), 1801; nicht datiert.²⁰⁶
- [Basel](#), 29. Oktober 1800.²⁰⁷
- [Bellinzona](#), 2. November 1800; siehe Kommentar unten und [Kantonsdossier](#).
- [Bern](#), 25. November 1800.²⁰⁸
- [Freiburg](#), 25. Oktober 1800; siehe Kommentar unten und [Kantonsdossier](#).²⁰⁹
- [Léman](#), 1800/1801, nicht datiert.²¹⁰
- [Linth](#), 14. Januar 1801.²¹¹
- [Lugano](#), 25. April 1801.²¹²
- [Luzern](#), 4. November 1800.²¹³
- [Oberland](#), 1800/1801, nicht datiert.²¹⁴
- [Säntis](#), 1800/1801, nicht datiert.²¹⁵
- [Schaffhausen](#), 18. November 1800.²¹⁶
- [Solothurn](#), 27. November 1800.²¹⁷

204 StALU, Akt27/149, 2a-2b.

205 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 31-46 [PDF-S. 58-84].

206 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 66-73 [PDF-S. 120-132].

207 CH-BAR#B0#1000/1483#3170#1, fol. 1-9 [PDF-S. 1-17].

208 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 92-103 [PDF-S. 164-186]; CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 106-108v [PDF-S. 190-195]; CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 109-113v [PDF-S. 196-205].

209 CH-BAR#B0#1000/1483#3158#1, fol. 89-92 [PDF-S. 144-150]; Klassifizierung im Rahmen der Vernehmlassung des Gesetzes vom 22. Oktober 1800.

210 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 161-167 [PDF-S. 297-308]; CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 168-172 [PDF-S. 309-319]; CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 174-177 [PDF-S. 321-327].

211 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 179-191v [PDF-S. 331-354].

212 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 152-160 [PDF-S. 279-296].

213 CH-BAR#B0#1000/1483#3161#1, fol. 154-157 [PDF-S. 246-251]; StALU, Akt 27/151 B.1.

214 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 191v-193 [PDF-S. 355-357].

215 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 200-201v [PDF-S. 369-372].

216 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 195-196v [PDF-S. 361-364].

217 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 202-203 [PDF-S. 373-376]; CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 204-207v [PDF-S. 377-384].

- Thurgau, 1800/1801, nicht datiert.²¹⁸
- Waldstätten, 1801.²¹⁹
- Wallis, 11. November 1800.²²⁰
- Zürich, 20. Dezember 1800.²²¹

Die digital faksimilierten Quellen und die Transkriptionen können über die Website zugegriffen werden, ebenso die kantonsweisen Auswertungen im Geografischen Informationssystem GIS.

Kommentare zur Liste

Bellinzona

Den Mahnungen des Kriegsministers nach zu schliessen, ging aus dem Kanton Bellinzona bis Mitte 1801 keine Antwort ein. Allerdings ist im Missivenbuch des Kriegsministers unter «reponse reçu» auch eine Antwort aus dem Kanton Bellinzona verzeichnet, die sich unter der angeführten Ordnungszahl N° 838 im Bestand des Bundesarchivs findet.²²² Aber der Kriegsminister hatte durchaus recht: das war keine Klassifizierung, sondern eine kurze Aufzählung der wichtigen Wege. Aus dem Kanton Bellinzona ist jedoch eine Klassifizierung überliefert, die nicht direkt im Zusammenhang mit der Aufforderung vom 18. Oktober 1800 entstanden war.²²³ Zudem liegt mit dem Dokument «Rélacion de l'Inspecteur des Ponts et Chemins des deux Cantons Italiens sur l'état des chemins du Canton Bellinzona» vom 25. August 1801 eine ausführliche Beschreibung der Strassen vor. Die Tatsache, dass der Kriegsminister am 18. Juni 1801 gemahnt hatte, nun endlich eine Klassifikationstabelle einzureichen, lässt das Dokument noch in einem entfernten Zusammenhang mit der Klassifikation erscheinen. Allerdings enthielt auch die «Rélacion» keine eigentliche Klassifikationstabelle.²²⁴

Freiburg

Eine auf das Circulaire des Kriegsministers eingehende Klassifikation der Freiburger Verwaltungskammer ist weder im Bestand des Bundesarchivs noch im Staatsarchiv des Kantons Freiburg überliefert. Aus einer Antwort und aus entsprechenden Korrekturen des Kriegsministers geht hervor, dass eine solche vorgelegen hatte.²²⁵ Sie ist im Missivenbuch der Korrespondenz des Kriegsministers unter «reponse reçu» mit «815 Fri» verzeichnet. Unter dieser Verweisnummer ist im Bestand des Bundesarchivs ein vom 22. Oktober 1800 datiertes Schreiben überliefert: «Canton de Fribourg / Tableau des divers Communes qui étaient ci devant exemptes de fournir à l'Entretien des Grand-Routtes en vertu d'Octroi Souverain, ou de Transactions fautes &[c]a, dressé ensuite de la Lettre du Citoyen Ministre de la Guerre du 20^{bre} 1800.»²²⁶ Die darin enthaltenen Listen bauten ganz offensichtlich auf einer vorher erfolgten Klassifikation

218 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 210v-211 [PDF-S. 390-391]; CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 214-215 [PDF-S. 395-397].

219 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 231-236 [PDF-S. 423-432]; CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 237-244v [PDF-S. 433-448].

220 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 247-250 [PDF-S. 452-458].

221 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 251-264 [PDF-S. 460-484].

222 Antwort, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, p. 93-93v [PDF-S. 167-168]; Verzeichnung des Eingangs im Missivenbuch, CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 158 [PDF-S. 160].

223 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 151 [PDF-S. 278].

224 CH-BAR#B0#1000/1483#3169#1, fol. 35-98v [PDF-S. 65-190].

225 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 155 [PDF-S. 158]; Schreiben des Kriegsministers vom 11. November 1800.

226 CH-BAR#B0#1000/1483#3170#1, fol. 33-34 (PDF-S. 55-57). Die gesamte Quelle erstreckt sich über fol. 31-39 [PDF-S. 48-68], allerdings bezieht sich die Nr. 815 nur auf wenige Seiten.

auf, sind aber nicht das Klassifikationsdokument selbst. Wir gehen davon aus, dass sich der Kriegsminister auf zwei frühere Dokumente bezog: erstens auf eine [Klassifikation](#) aus dem Jahr 1799, die die obersten drei Strassenklassen nach gleichen Prinzipien eingestuft hatte, die auch dem Auftrag vom 18. Oktober 1800 zugrunde lagen,²²⁷ und, zweitens, auf die Aufzählung der Strassen erster und zweiter Klasse in der kurz vor der Umfrage erfolgten Vernehmlassung.²²⁸

Rätien

Aus Rätien ging keine Antwort ein. In diesem Gebiet wechselten in der Zeit der Helvetik mehrmals die Herrschaft respektive die politischen Zugehörigkeiten.²²⁹ Für den eidgenössischen Strassenaufseher Guisan endete das Gebiet Helvetiens im August 1800 nördlich vor Chur.

Rückmeldungen des Kriegsministers²³⁰

Der Kriegsminister – respektive federführend der Generalinspektor – antwortete, indem er in den meisten Fällen Ergänzungen oder Änderungen verlangte:

Kriegsminister (KM) an die Verwaltungskammer (VK) des Kantons [Waldstätten](#), 9. November 1800.²³¹

- KM an die VK des Kantons [Léman](#), 9. November 1800.²³²
- KM an die VK des Kantons [Luzern](#), 11. November 1800.²³³
- KM an die VK des Kantons [Freiburg](#), 11. November 1800.²³⁴
- KM an die VK des Kantons [Wallis](#), 11. November 1800.²³⁵
- KM an die VK des Kantons [Basel](#), 12. November 1800.²³⁶
- KM an die VK des Kantons [Säntis](#), 12. November 1800.²³⁷
- KM an die VK des Kantons [Wallis](#), 13. Dezember 1800.²³⁸
- KM an die VK des Kantons [Freiburg](#), 13. Dezember 1800.²³⁹
- KM an die VK des Kantons [Thurgau](#), 17. Dezember 1800.²⁴⁰
- KM an die VK des Kantons [Baden](#), 21. Dezember 1800.²⁴¹
- KM an die VK des Kantons [Léman](#), 21. Dezember 1800.²⁴²
- KM an die VK des Kantons [Basel](#), 24. Dezember 1800.²⁴³
- KM an die VK des Kantons [Säntis](#), 25. Dezember 1800.²⁴⁴
- KM an die VK des Kantons [Luzern](#), 26. Dezember 1800.²⁴⁵

227 CH-BAR#B0#1000/1483#3169#1, fol. 102-106v [PDF-S. 194-204].

228 CH-BAR#B0#1000/1483#3158#1, fol. 89-92 [PDF-S. 144-150].

229 Vgl. dazu das Kantonsdossier zum Kanton Rätien.

230 Die zahlreichen Mahnungen sind in der folgenden Liste nicht erwähnt.

231 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 153 [PDF-S. 156].

232 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 153-154 [PDF-S. 156-157].

233 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 154-155 [PDF-S. 157-158].

234 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 155 [PDF-S. 158].

235 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 155 [PDF-S. 158].

236 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 157 [PDF-S. 160].

237 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 157-158 [PDF-S. 160-161].

238 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 166-167 [PDF-S. 169].

239 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 167-169 [PDF-S. 170-172].

240 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 171-172 [PDF-S. 174-175].

241 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 175-177 [PDF-S. 178-180].

242 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 177-178 [PDF-S. 180-181].

243 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 180-181 [PDF-S. 183-184].

244 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 182 [PDF-S. 185].

245 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 184-186 [PDF-S. 187-189].

- KM an die VK des Kantons [Aargau](#), 26. Dezember 1800.²⁴⁶
- KM an die VK des Kantons [Solothurn](#), 27. Dezember 1800.²⁴⁷
- KM an die VK des Kantons [Waldstätten](#), 30. Dezember 1800.²⁴⁸
- KM an die VK des Kantons [Schaffhausen](#), 30. Dezember 1800.²⁴⁹
- KM an die VK des Kantons [Linth](#), 30. Dezember 1800.²⁵⁰
- KM an die VK der Kantone [Lugano und Bellinzona](#), 31. Dezember 1800.²⁵¹
- KM an die VK des Kantons [Zürich](#), 3. Januar 1801.²⁵²
- KM an die VK des Kantons [Oberland](#), 4. Januar 1801.²⁵³
- KM an die VK des Kantons [Solothurn](#), 18. Januar 1801.²⁵⁴
- KM an die VK des Kantons [Waldstätten](#), 12. Februar 1801.²⁵⁵

Es beschreibt die helvetische Verwaltung gut, dass erst die Rückmeldungen aus dem Kriegsministerium wichtige Ziele der Umfrage klärten und die Zuordnungskriterien weiter ausführten. Im Besonderen zeigte es sich, dass sich mit den vier Klassen des Auftrags vom 18. Oktober 1800 die Situation in Gebirgsgegenden nicht befriedigend erfassen liess. In diesen gab es neben den Fahrwegen immer noch viele Saum- und Fusswege, die teilweise grosse regionale Bedeutung hatten. Als sich die Schwierigkeiten der Gebirgskantone abzeichneten, wiesen der Kriegsminister respektive die Zentralverwaltung die Kantone Waldstätten, Linth, Oberland, Bellinzona, Lugano und Wallis je einzeln an, bei Bedarf auch Saum- und Fusswege als fünfte und sechste Klassen in die Klassifikation aufzunehmen.

Ein weiterer Hauptgegenstand der Rückmeldungen war die Vereinheitlichung der Klassifizierung. Während die Kantone dazu tendierten, ihre Strassen zu hoch zu klassieren, waren der Kriegsminister und der Chef der Abteilung III bestrebt, ein möglichst einheitliches Netz zu erreichen. Die immer wieder beklagte Finanzklemme der helvetischen Zentralregierung²⁵⁶ wirkte dahin, von der Seite der Zentralverwaltung eine möglichst geringe Zahl der Strassen in die erste und in die zweite Klasse einzustufen. Aus den meisten Rückmeldungen geht als angestrebtes Schlussdokument der Umfrage vom 18. Oktober 1800 eine die ganze Helvetische Republik umfassende Generaltabelle eines nach einheitlichen Kriterien hierarchisierten Strassennetzes hervor. Die Rückmeldung an die Verwaltungskammer des Kantons Säntis 1800 war diesbezüglich besonders deutlich: die Klassifikation dürfe nicht auf kantonale Gesichtspunkte, sondern müsse auf das ganze Gebiet Helvetiens bezogen sein. Die Strassen des Kantons Basel und die grosse Strasse von Genf über Lausanne, Bern, Aargau, Baden und Zürich seien erstklassig und eine Vergleichsbasis für die anderen Strassen.²⁵⁷

Ähnliches schrieb der Kriegsminister an die Verwaltungskammer des Kantons Freiburg: Besonders bedeutsam ist das in dieser erwähnte «système générale des ch[emins] de la Suisse, tant pour l'établissement d'une methode et d'un ordre constant concernant leur entretien que pour assurer les moyens de reparations qui convien[n]ent à chacun d'eux». Das Kriterium der Frequenz der schweren Lastfuhrwerke sei ausschlaggebend und die erstklassige Strasse von Lausanne nach Zürich die Vergleichsbasis

246 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 186-187 [PDF-S. 189-190].

247 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 187-188 [PDF-S. 190-191].

248 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 188-189 [PDF-S. 191-192].

249 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 190-191 [PDF-S. 193-194].

250 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 191-192 [PDF-S. 194-195].

251 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 193-194 [PDF-S. 196-197].

252 CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 1-2 [PDF-S. 2-3].

253 CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 3-4 [PDF-S. 4-5].

254 CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 9 [PDF-S. 10].

255 CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 20-21 [PDF-S. 21-22].

256 Zur Entwicklung der Finanzlage der helvetischen Republik vgl. Landmann 1909, 15–158.

257 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 157 [PDF-S. 160]; Rückmeldung vom 12. November 1800.

für entsprechende Einordnungen, gemäss der ein nach Klassen abgestufter Unterhalt etabliert würde.²⁵⁸ In der Rückmeldung an Bellinzona und Lugano wurde zudem konkreter, was als schweres Fuhrwerk zu gelten habe. Diese Kantone hätten keine Strassen erster Klasse. Solche würden einen Tag- und Nachtverkehr von Fuhrwerken mit einer Ladung von 60 bis 100 Zentnern, das heisst 3 bis 5 Tonnen, aufweisen.²⁵⁹ Der Kriegsminister beharrte auch gegenüber dem Kanton Wallis auf den entscheidenden Kriterien der Frequenz und des Ausbaustandards. Diesbezüglich würde der Kanton keine Strasse erster Klasse aufweisen. Es seien nur wenige Ausnahmen zulässig. Eine solche sei der Weg von Sierre über die Gemmi ins Berner Oberland: «à cause de l'importance d'avoir cett communication ouvert».²⁶⁰ Eine Ausnahme wurde schliesslich auch der Weg über den Gotthard, der ebenfalls nur ein Saumweg war, aber schliesslich doch als zweitklassige Strasse akzeptiert wurde.²⁶¹ Es sollten die beiden einzigen politisch motivierten Einordnungen sein.

Die Rückmeldung an den Kanton Sântis ist vor allem in der Hinsicht bedeutend, dass der Begriff «Grande Route» nun nicht mehr nur Hauptstrasse oder grosse Landstrasse bedeutete, sondern in seiner Verwendung zunehmend auch die bauliche Qualität einer Chaussee implizierte: «La présante classification comprend toutes les routes de votre canton qui doivent être classées en vertu de l'arrêté du 22^e Octobre; car les chemins qui n'ont pas été construit régulièrement en grande route, ne doivent être considérés que comme des communications entre les villages qui doivent être entierement à leur charge.»²⁶² Nicht chaussierte Strassen kamen demnach im besten Fall in die dritte Klasse.²⁶³

Aus den Rückmeldungen wird schliesslich auch der sich entwickelnde verwaltungsbezogene Kontext deutlich, in welchem die Umfrage stand. Folgende mit der Umfrage verbundene Ziele treten hervor:

- die Definition eines helvetischen Strassennetzes, deren erste bis dritte Klassen von der Staatskasse in abgestufter Höhe mitfinanziert würden; dieses Ziel wurde im Laufe der Umfrage auf die erste und die zweite Klasse reduziert,
- die Schaffung einer allgemeinen Grundlage für Aufwand- und Kostenschätzungen und für die Unterhaltsorganisation,
- die Vereinheitlichung der Verwaltungszustände in den Kantonen,
- die Aufteilung der Strecken in Unterhaltsabschnitte und die Ernennung von Wegknechten auf diesen,
- die genaue Vermessung der Strassen,²⁶⁴
- die Vereinheitlichung der Masse in der Helvetischen Republik.

Die Massvereinheitlichung war kein Hauptzweck der Umfrage, aber doch auch ein wichtiges Anliegen der Zentralverwaltung. Ein einheitliches Mass war grundlegend für die genaue Vermessung der Strassen. Gegen Ende 1800 ordnete der Kriegsminister in seinen Rückmeldungen die Verwendung des Zürcher Schuhs als Längenmass an. Den Rückmeldungen lag ein Modell des nun massgebenden Fusses bei.²⁶⁵ Diese

258 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 155 [PDF-S. 158]; Rückmeldung vom 11. November 1800.

259 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 193 [PDF-S. 196]; Rückmeldung vom 31. Dezember 1800.

260 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 166-167 [PDF-S. 169-170]; Rückmeldung vom 13. Dezember 1800.

261 Vgl. dazu Hoppe, Peter. Das innerschweizerische Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801. Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten, in: Der Geschichtsfreund 158, 2005, 211–249, hier 217f.

262 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, 182.

263 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 182 [PDF-S. 185]; Rückmeldung vom 25. Dezember 1800.

264 CH-BAR#B0#1000/1483#3172#1.

265 CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 180 [PDF-S. 183]; ähnlich auch in den Rückmeldungen an die Kantone Waldstätten, Lugano und Bellinzona.

Massnahme ging auf einen Vorschlag von Johann Georg Tralles zurück.²⁶⁶ Für den Zürcher Schuh entschied man sich, weil er mit 30.14 Zentimeter nur unbedeutend länger als 3 Dezimeter und darum anschlussfähig an das metrische System von Frankreich war. In mehreren Rückmeldungen nannte der Kriegsminister die konkreten Verhältnisse: Zehn Zürcher Schuh respektive Zürcher Fuss entsprachen drei Metern, vierzig Pouces/Zoll einem Meter und vier Pouces/Zoll einem Dezimeter.

Die drei Etappen des Umfrageprozesses in Beispielen

Anhand der in den Bänden des Bundesarchivs überlieferten Tabellen sind im Umfrageprozess drei verschiedene Etappen zu identifizieren:

- a) die ersten Antworten der Umfrage vom 18. Oktober 1800,
- b) der Vereinheitlichungsprozess um den Jahreswechsel 1800/1801,
- c) die Umsetzung einer das ganze Gebiet der Helvetischen Republik umfassenden Generaltabelle; diese blieb unvollendet.

Endsprechend unterschiedlich sind die Tabellen in Form und auch im Inhalt. Nur für wenige Kantone sind die Tabellen aus allen drei Phasen überliefert. Es lassen sich keine das ganze Gebiet der Helvetischen Republik umfassenden Netze rekonstruieren, die diese drei Etappen je integral abbilden würden.

Die Etappen des Umfrageprozesses lassen sich an mehreren Beispielen aufzeigen.

²⁶⁶ Ris. Mass und Gewicht, in: A. Furrer (Hg.), Volkswirtschafts-Lexikon der Schweiz, II. Band, Bern 1889, 363–401.

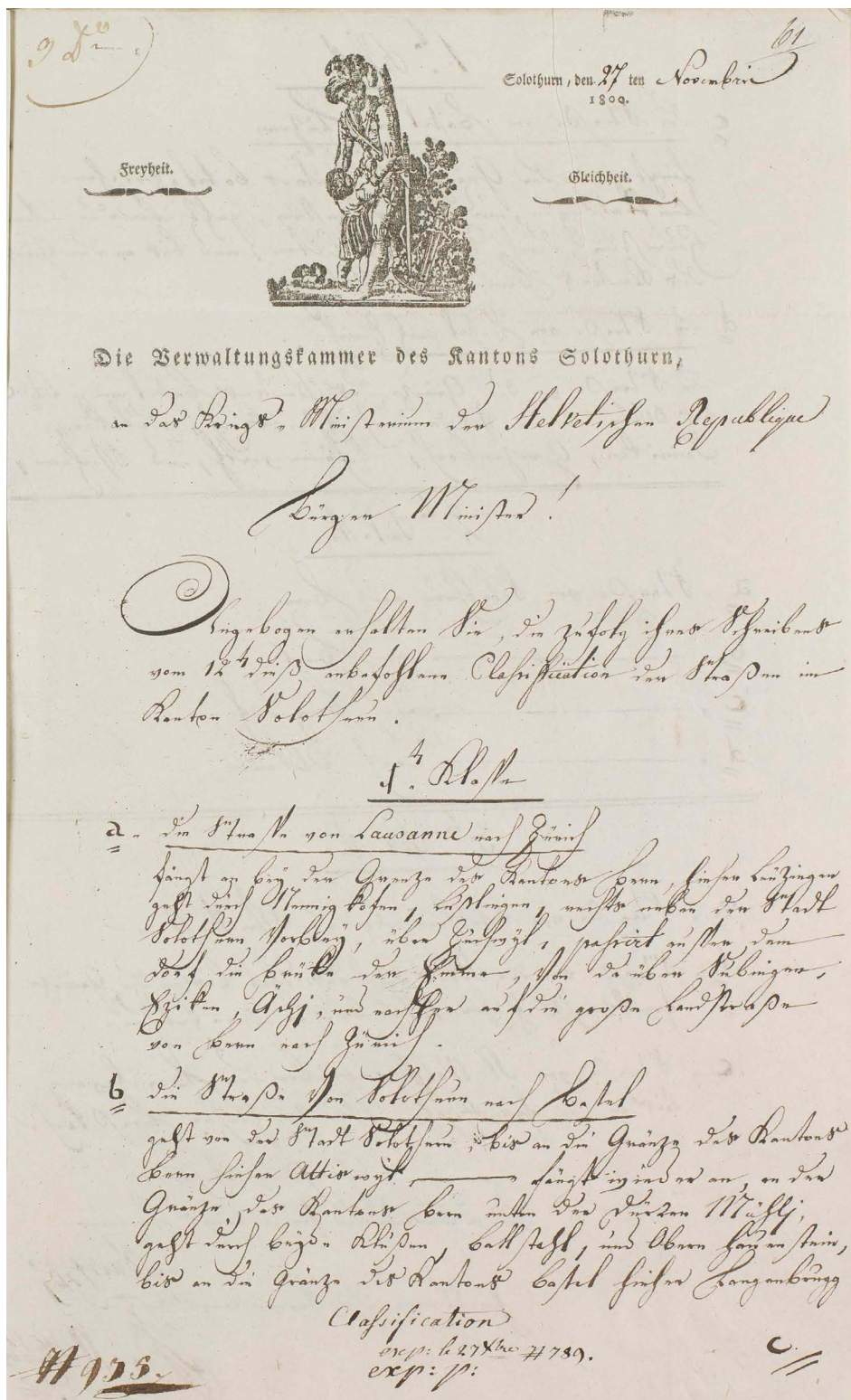
Bei der ersten Abgabe der Klassifikation des Kantons Lugano vom 25. April 1801 handelte es sich um die umfangreichste Strassenliste aller Kantone (Ausschnitt).²⁶⁷

267 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 152 und fol. 160 [PDF-S. 279-280; 295-296]; Liste, fol. 152.

268 CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 153 [PDF-S. 281-282].

104

Am Beispiel des Kantons Solothurn lassen sich alle drei Phasen nachverfolgen. Die erste vom Präsidenten der solothurnischen Verwaltungskammer unterzeichnete Liste war noch relativ formlos.²⁶⁹



Die überarbeitete Klassifikation aus dem Kanton Solothurn in einer ersten, wahrscheinlich in der Abteilung III des Kriegsministeriums vorgenommenen Reinschrift enthielt als Beilage eine im Kanton Solothurn entstandene [Kartenskizze](#).²⁷⁰

Klassifikation der Straßen im Kanton Solothurn 270			
Namen der Straßen	Ort, wo sie anfangen und wo sie aufhören	Namen der Gemeinden, durch welche sie fließen	Bemerkungen
Erste Klasse			
1. Stra. von Solothurn nach Basel	beginnt an St. Stephan, und endet oben bei St. Wolfgang, bei St. Stephan	St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan	Die Stra. von Solothurn nach Basel ist eine der wichtigsten Straßen des Kantons Solothurn.
2. Stra. von Solothurn nach Olten	beginnt an St. Stephan, und endet unten bei St. Wolfgang, bei St. Stephan	St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan	Die Stra. von Solothurn nach Olten ist eine der wichtigsten Straßen des Kantons Solothurn.
Zweite Klasse			
1. Stra. von Solothurn nach Olten	beginnt an St. Stephan, und endet unten bei St. Wolfgang, bei St. Stephan	St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan	Die Stra. von Solothurn nach Olten ist eine der wichtigsten Straßen des Kantons Solothurn.
2. Stra. von Solothurn nach Olten	beginnt an St. Stephan, und endet unten bei St. Wolfgang, bei St. Stephan	St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan	Die Stra. von Solothurn nach Olten ist eine der wichtigsten Straßen des Kantons Solothurn.
3. Stra. von Solothurn nach Olten	beginnt an St. Stephan, und endet unten bei St. Wolfgang, bei St. Stephan	St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan	Die Stra. von Solothurn nach Olten ist eine der wichtigsten Straßen des Kantons Solothurn.
Dritte Klasse			
1. Stra. von Solothurn nach Olten	beginnt an St. Stephan, und endet unten bei St. Wolfgang, bei St. Stephan	St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan	Die Stra. von Solothurn nach Olten ist eine der wichtigsten Straßen des Kantons Solothurn.
2. Stra. von Solothurn nach Olten	beginnt an St. Stephan, und endet unten bei St. Wolfgang, bei St. Stephan	St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan	Die Stra. von Solothurn nach Olten ist eine der wichtigsten Straßen des Kantons Solothurn.
3. Stra. von Solothurn nach Olten	beginnt an St. Stephan, und endet unten bei St. Wolfgang, bei St. Stephan	St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan	Die Stra. von Solothurn nach Olten ist eine der wichtigsten Straßen des Kantons Solothurn.
4. Stra. von Solothurn nach Olten	beginnt an St. Stephan, und endet unten bei St. Wolfgang, bei St. Stephan	St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan	Die Stra. von Solothurn nach Olten ist eine der wichtigsten Straßen des Kantons Solothurn.
5. Stra. von Solothurn nach Olten	beginnt an St. Stephan, und endet unten bei St. Wolfgang, bei St. Stephan	St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan, Solothurn, St. Wolfgang, St. Stephan	Die Stra. von Solothurn nach Olten ist eine der wichtigsten Straßen des Kantons Solothurn.

Die ebenfalls in der Abteilung III des Kriegsministeriums verfasste französische Fassung dieser Liste war als Teil der Generaltabelle nun auch formal vereinheitlicht. Im Bild ist die erste von zwei Seiten.²⁷¹ Wie schon bei der Reinschrift der Liste des Kantons Lugano wurden auch hier nur die ersten drei Klassen aufgenommen.

209

Classification des routes du Canton de Soleure.

Noms des Chemins.	Lieux où ils comencent et finissent.	Noms des Communes par où ils passent.	Observations.	
Première Classe.				
N ^o . 1. De Soleure à Basle.	Commence à Soleure et finit au dessus de St. Wolfgang, près l'en-droit nommé Löschhaus.	Passe par Feldbunnon, Neuhaus-ly, Attiswyl, Wietlibach, Dürren-Mühle, les deux Allonges, Ballotall et St. Wolfgang.	L'entretien des Chemins de toutes les trois Classes a été tellement négligé depuis trois ans, qu'ils sont en si mauvais état, que si l'on n'y apporte promptement remède, ils risquent d'être complètement ruinés.	
N ^o . 2. De Basle par Olten à Lucerne.	Commence aux confins du Canton de Basle, entre Sulzpfelzingen et le Hauenstein inférieur, et finit aux confins du Canton de Berne, entre Caribourg et Olten.	Passe par le Village de Hauenstein, Trimbach et Olten.		
Depuis Olten aux frontières entre l'Allemagne et la Suisse.				
Seconde Classe.				
N ^o . 1. De Morat dans l'Argovie et vers Zurich.	Commence aux Confins du Canton de Berne en dehors de Hennigkofen, et finit aux mêmes Confins en dehors d'Aeschi.	Passe par Hennigkofen, Eschlingen, à côté de la Ville de Soleure, par Fuchswyl, le pont de l'Immen, Subingen, Retschen et Aeschi.		
N ^o . 2. De Soleure par Olten à Zurich.	Commence au dessous des Champs de Dürren-Mühle, sur le pont de piast, et le chemin de Basle N ^o . 1. de vis de celui-ci, et finit près du Witznau en deca d'Olten.	Passe par Oenzingen, Obertuchstatten, Gersingen, Kriegenhof, Rixtenbach, Wangen, Olten, Starnvich, Duliken, Daemichen, Gratzbach, Schoenenwerth et Wöschelau.		
N ^o . 3. De Soleure à Berne.	Commence hors de la Ville près des Chemins de Séparation, et finit aux Confins du Canton de Berne en deca de Soloth.	Passe par Lohn.		
Troisième Classe.				
N ^o . 1. De Soleure à Bienne.	Commence près la Ville de Soleure et finit aux Confins du Canton de Berne, entre Grenchen et Lengnau.	Passe par Bollach, Solzach, Mattlach et Grenchen.		
N ^o . 2. De Soleure à Berthoud.	Commence hors de la Ville près les Chemins de Séparation, et finit sur les Confins du Canton de Berne, au lieu de Appigen.	Passe par Riberist et Nieder-Gerlafingen.		
N ^o . 3. De Soleure par le Weissenstein.	Commence à la borne de la Van-lieue de la Ville, près le pont du Moulin, et finit aux Frontières de France, entre Cremins et St. Joseph.	Passe par Langendorf, Oberdorf, la partie antérieure du Weissenstein, et St. Joseph ou Gaensbronnen.		
N ^o . 4.	Commence	Passe		

Strassen- und Wegnetze um 1800

Die helvetische Strassenklassifizierung umfasste nicht das ganze Gebiet der Schweiz. In definierten Grenzen bestand diese erst seit 1815. Um 1800 fehlten der Kanton Genf, der Kanton Neuenburg, das Gebiet des Berner Juras und des heutigen Kantons Jura sowie das Fricktal. Sie deckte auch das Gebiet der Helvetischen Republik nur unvollständig ab; aus dem Kanton Graubünden liegt keine Klassifizierung vor.

Die Kartenrekonstruktion suggeriert ein vom Umland abgehobenes Netz. Ein solches gab es aber nicht; das ist ein wichtiges Resultat des Forschungsprojektes zur helvetischen Strassenenquête. Die Tatsache, dass in der Umfrage und folglich in der Karte keine Strassen ausserhalb des helvetischen Territoriums nachgewiesen werden, darf nicht als ein Indiz auf einen sich vom Umland abhebenden helvetischen Verkehrsraum gedeutet werden.

Aus den Antworten der Kantone in der Vernehmlassung und in der Klassifikationsumfrage wird deutlich, dass die Strassen- und Wegnetze stark die regionalen topografischen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse widerspiegeln (siehe auch die Kantonskarten am Anhang, S. 130-145). Die qualitativ und quantitativ unterschiedlichen Antworten der kantonalen Verwaltungskammern ergeben zusammengestellt folgendes Bild:²⁷²

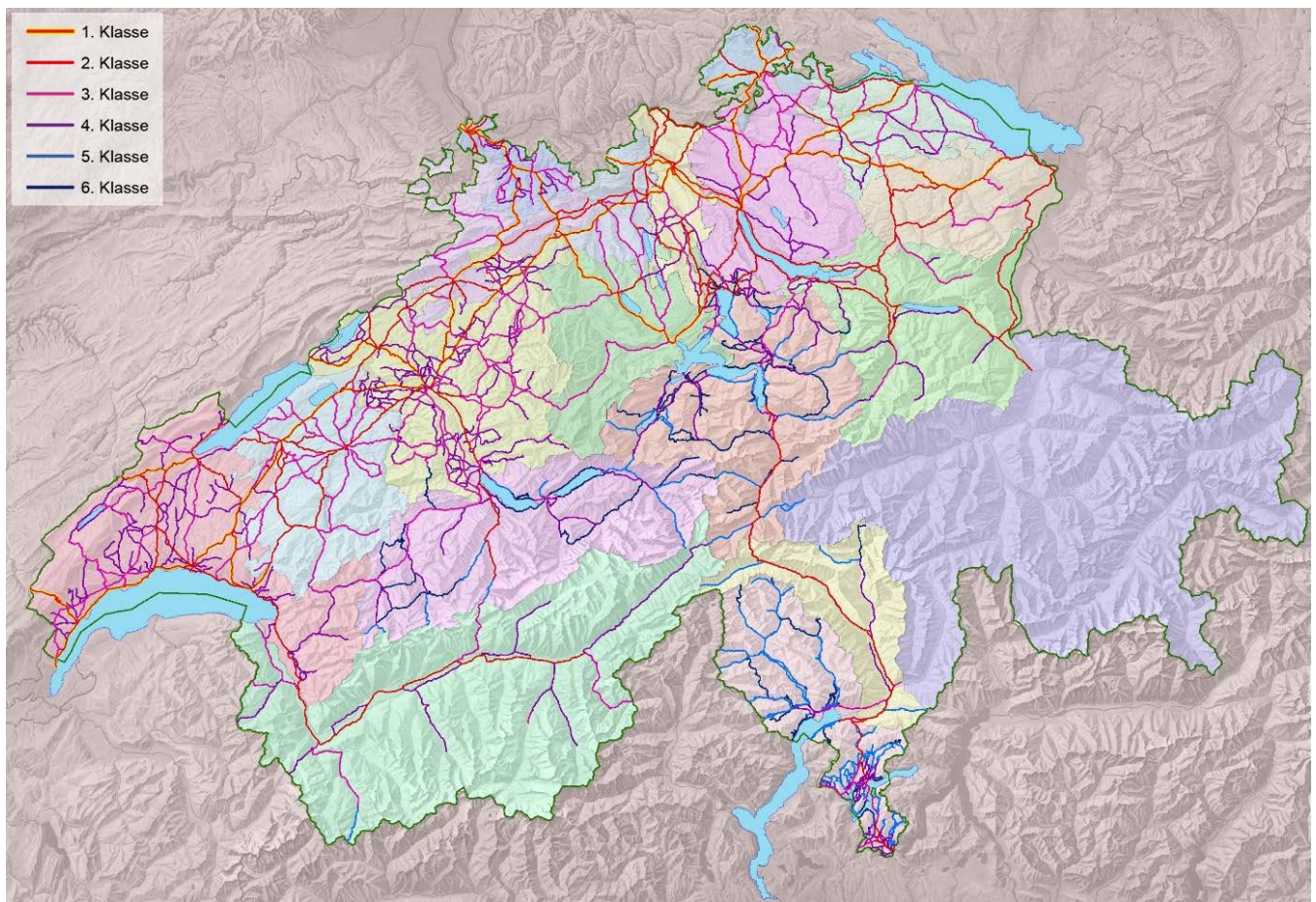
Im Mittelland handelte es sich bei allen vier Klassen um fahrbare Strassen. Sie unterschieden sich dadurch, dass die Strassen erster und die zweiter Klasse mit Kutschen und mit schweren Fuhrwerken befahren werden konnten. Bei den letzteren handelte sich gewöhnlich um Zweispanner mit einem Gewicht von zwei bis zweieinhalb und in der Zeit der Helvetik bis drei Tonnen (Fracht inklusive Wagengewicht).²⁷³ Seltener anzutreffende vier- und mehrspännige Fuhrwerke transportierten noch bedeutend schwerere Frachten.²⁷⁴ Die Strassen dritter und vor allem die Strassen vierter Klasse wurden vorwiegend von Karren und kleinen Wagen sowie vor allem mit lokalen und allenfalls regionalen Zielen befahren. Die um 1800 bestehenden leistungsfähigen Strassen gingen im Wesentlichen auf den Chausseebau des 18. Jahrhunderts zurück. In gebirgigen Gegenden des Alpenraums spielten die Saum- und Fusswege weiterhin eine wichtige Rolle. Wichtige Talschaften waren immer noch ausschliesslich über Saum- oder Fusswege erreichbar. Die alpenquerenden Routen konnten nicht oder nur abschnittsweise mit kleinen Bauernkarren befahren werden. Sie waren nicht nur wegen der Wegzustände prekär, sondern auch wegen der Kriege und der Aufstände zur Zeit der Helvetik.

Die Tatsache, dass der Passweg über den Gotthard als zweitklassige und der Weg über die Gemmi als drittklassige Strasse eingestuft wurden, war politisch motiviert; sie waren in Realität Saumwege. Aus der Sicht der Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten war der Gotthardweg unabhängig vom Ausbaustandard und der Verkehrsfrequenzen eine der wichtigsten Verbindungen überhaupt. Von der helvetischen Regierung respektive der Zentralverwaltung aus galt es, auf diesem die Kommunikation in die Kantone Bellinzona und Lugano sicherzustellen und den damals unterbrochenen Warentransit wieder zu beleben.

272 Schiedt, Hans-Ulrich. Verkehrsverhältnisse des ausgehenden 18. Jahrhunderts im Gebiet des Corpus helveticum und der Helvetischen Republik, in: Holenstein, André et al. (Hg.). Politische, gelehrte und imaginierte Schweiz. Kohäsion und Disparität im Corpus helveticum des 18. Jahrhunderts, Genf 2019, 207–224.

273 Über die höchstzulässigen Gewichte vgl. Frey, Robert. Das Fuhrwesen in Basel von 1682 bis 1848, Basel 1932, 56ff.

274 In einem Schreiben an die Verwaltungskammern der Kantone Bellinzona und Lugano vom 31. Dezember 1800 sprach der helvetische Kriegsminister von Gewichten von 3 bis 5 Tonnen, die auf den Strassen erster Klasse verkehrten; CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 193 [PDF-S. 196].



Anhand jener Klassifikationen, die die Strassen auch in qualitativer Hinsicht beurteilten, wird deutlich, dass sich ein bedeutender Anteil der Wege um 1800 in schlechtem Zustand befand. Das war nun keine objektive Grösse. Entsprechende Feststellungen konnten durchaus auch gewachsene Ansprüche spiegeln. Allgemein schlechter Unterhalt, die von vielen Bauern verweigerte Pflicht, an den Strassen zu arbeiten, und der Zweite Koalitionskrieg – die Wirren, die Militärtransporte und das kriegsbedingte Fehlen der Fuhrwerke für den Unterhalt – wurden als die hauptsächlichen Gründe prekärer Verhältnisse beklagt. Eine besondere Ursache schlechter Befahrbarkeit der Strassen dritter und vor allem vierter Klasse lag laut den Berichten der kantonalen Verwaltungskammern darin, dass ausschliesslich Gemeinden und Partikulare für diese verantwortlich waren. Offensichtlich war eine übergeordnete Bestimmungsgewalt eine Voraussetzung des Baus und des guten Unterhalts von baulich aufwendig realisierten Fahrstrassen.

Ein das ganze Gebiet der Republik umfassender, integrierter Verkehrsraum bestand hinsichtlich der Strassen- und Wegverhältnisse um 1800 nicht. Einen solchen gab es für Fahrpostverbindungen und schweren Fuhrwerksverkehr nördlich der Alpen im Dreieck zwischen dem Genfersee, dem Bodensee und Basel, mit weiterführenden mehr oder weniger ausgebauten Strassenverbindungen im Wallis bis nach Brig, von Bern zum Thunersee, von Olten zum Vierwaldstättersee und durch das Rheintal nach Chur. Besonders die alpenquerenden Nord-Süd-Verbindungen und allgemein die Verbindungen im Gebirge waren aber häufig noch Saumwege. Dass das Gebiet der Schweiz in infrastruktureller Hinsicht kein einheitlicher Verkehrsraum war, lag jedoch nicht nur an den regional unterschiedlichen Verhältnissen im Innern. Der Grund lag auch darin, dass bestimmte Regionen wie Basel, der Bodenseeraum oder

Karte: Das abgebildete Netz nach den Umklassierungen des Kriegsministers. Die Rekonstruktionen der kantonalen Weg- und Strassennetze siehe Anhang. (GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

das Tessin mindestens so gut und teilweise besser nach aussen hin als nach innen verbunden waren. Die vier Regionen gehörten je zu Wirtschaftsräumen, die beträchtlich über die späteren nationalen Grenzen hinausreichten.²⁷⁵

Instruktionen und Lehrmittel

Zu den nachhaltigen Leistungen der helvetischen Strassenverwaltung gehören zweifellos die Instruktionen und die Verbreitung der Wissensbestände um den Strassenbau und den Strassenunterhalt. Es handelte sich dabei weder um bautechnisch neue noch um besonders fortschrittliche Positionen und Anleitungen. Man bediente sich am Bestehenden vor allem des bernischen und des französischen Chausseebaus. Das galt für das Werk von Abram Henri Exchaquet «Dictionnaire des ponts et chaussées», das 1787 erschienen war. Das galt aber auch für die verschiedenen Instruktionen. Ein neues, direkt auf die helvetischen Zustände und Ziele bezogenes Lehrmittel war allerdings Jean Samuel Guisans «Bemerkungen über Erbauung, Verbesserung und Unterhaltung der Wege vorzüglich der Nebenwege», das die helvetische «Nationalbuchdruckerey» im Spätherbst 1800 gleichzeitig im französischen Original und in deutscher Übersetzung publizierte. Doch auch Guisans Werk beruhte auf dem bernischen Chausseebau und stützte sich stark auf die damalige Erfahrung. Das Besondere an dieser Publikation war, dass der Autor den Schwerpunkt nicht auf den Bau von neuen Hauptstrassen, sondern auf den Ausbau der Nebenstrassen legte.

Alle diese Publikationen und Anleitungen vermitteln einen Eindruck sowohl der Strassenzustände als auch der Ziele der helvetischen Zentralverwaltung, in deren Zusammenhang die Strassenenquête stand.

Das Lehrmittel: «Bemerkungen über Erbauung, Verbesserung und Unterhaltung der Wege»

Jean Samuel Guisan hatte das Direktorium im September 1799 in einem Brief darauf hingewiesen, dass die Missstände im Strassenwesen ihren Grund nicht nur in der mangelhaften Organisation des Strassenunterhalts und der ungenügenden Durchsetzung der Strassenpflichtigkeit, sondern auch im fehlenden Fachwissen hatten. Mit dem Brief legte er das Manuskript eines Lehrmittels vor, das dem entgegenwirken sollte: «Ayant sans cesse occasion de remarquer que l'état affreux de nos communications intérieures de villages à villages, et celui de dégradation de la plupart de nos autres chemins, sont dus autant au manque de connoissances sur cette matière qu'à une mauvaise volonté & à une négligence impardonnables: Ayant ausi remarqué la même cause dans les désordres qu'offrent les travaux imparfaits, qu'on oppose infructueusement aux ravages que font nos fleuves & rivières, ouvrages souvent même plus nuisibles qu'utiles, j'ai cru devoir m'occuper de rédiger une petite brochure pour tâcher, en attendant mieux, de répandre le plus d'instructions possible sur ces deux objets. Le style n'en est ni recherché ni soigné, j'ai cru qu'il étoit suffisant d'y mettre de la clarté; et telle qu'elle est, elle peut je pense néanmoins produire un très grand bien dans le pays. Si après l'avoir examinée vous en portés, Citoyens Directeurs, le même jugement, j'ai dans le cas l'honneur de vous prier d'ordonner qu'elle soit traduite en

275 CH-BAR#B0#1000/1483#3170#1, fol. 1-9 [PDF-S. 1-17].

allemand imprimée dans les deux langues et distribuées dans tous les districts. Il y à dans cette ville un jeune homme, nommé Weber, qui desireroit d'en faire les gravures, qu'il estime devoir couter de £. 200 à 250.»²⁷⁶

Das mit dem Schreiben eingesandte Manuskript trägt den Titel «Observations abrégées sur les chemins et les travaux relatifs aux fleuves».²⁷⁷ Das Direktorium ging nicht unmittelbar auf den Vorschlag ein. Schliesslich gelang es Guisan im folgenden Jahr doch, ein Lehrbuch zu publizieren, in dem er sich vor allem mit dem Strassenbau und -unterhalt befasste. Er stützte sich dabei auf Passagen im Manuskript von 1799, die er noch erweiterte, während er die Passagen über den Wasserbau wegliess. Das Werk erschien im Oktober 1800 gleichzeitig im französischen Original und in deutscher Übersetzung:

- Jean Samuel Guisan. Observations sur la construction, l'entretien et l'amélioration des chemins de traverse. Ouvrage dédié aux cultivateurs de l'Helvétie, Berne, de l'imprimerie nationale, 1800. [\[Link\]](#)
- Jean Samuel Guisan. Bemerkungen über Erbauung, Verbesserung und Unterhaltung der Wege vorzüglich der Nebenwege. Den Landbauern Helvetiens gewidmet, Bern, in der Nationalbuchdruckerey 1800. [\[Link\]](#)

Die zeitliche Übereinstimmung mit der Umfrage vom 18. Oktober und dem Gesetz vom 22. Oktober 1800 ist nicht zufällig.

Zum Werk von Jean Samuel Guisan

Guisan ist auf dem Titelblatt als Autor in seinen Funktionen als «Brigade-Chef im helvetischen Genie-Corps, Oberaufseher der Brücken und Strassen und Chef de Bureau dieses Departements» genannt.

In der Literatur wurde das Werk bisher nicht adäquat gewürdigt. Man sah in ihm wesentlich ein Lehrbuch des Strassenbaus und kritisierte seinen geringen Detaillierungsgrad oder das Fehlen des Brückenthemas.²⁷⁸ Auf seinen Kontext bezogen – dem von Guisan beklagten fehlenden Fachwissen in Anbetracht prekärer Strassenverhältnisse – ist eine solche Kritik überzogen. Fachbücher des Chaussee- und Brückenbaus existierten damals tatsächlich schon einige. Erwähnenswert ist das 1787 in Paris und Lausanne erschienene Werk «Dictionnaire des ponts et chaussées» [\[Link\]](#) von Abram Henri Exchaquet, das noch im Zusammenhang des bernischen Chausseebaus im Ancien Régime entstanden war. Exchaquet wurde in Sommer 1801 Nachfolger von Guisan als helvetischer Generalinspektor. Guisans Publikation zeichnet sich demgegenüber dadurch aus, dass nicht der Chausseebau, sondern der Unterhalt sowie die Nebenstrassen und damit die weitaus meisten Strassen ins Zentrum gerückt sind. Er betont, dass die Erfordernisse der Zeit nicht in erster Linie im Bau neuer, sondern in der Verbesserung der alten Strassen liegen. Das Werk ist zudem dem Inhalt und dem Stil nach stark auf das Zielpublikum ausgerichtet: Guisan legt keinen Lehrgang für das Ingenieurstudium vor, sondern eine kleinere Fachschrift für das mit dem Strassenwesen befasste Personal der helvetischen Verwaltungen.

Das 107-seitige Werk ist «den Landbauern Helvetiens gewidmet» (Titelblatt). Offen bleibt, ob der Begriff Landbauer Bauern oder Erbauer bezeichnet. Der Inhalt des Werks und der Verteiler (siehe Abb. S. 114) lassen auf letzteres schliessen.

Zuerst verweist Guisan auf seine Erfahrung. (5) Mehr sagt er nicht: Aus seiner Biografie ist aber klar, dass er damit den bernischen Chausseebau der 1760er-Jahre in der

276 Archives cantonales vaudoises, PP 33/3-e, Transkription Giorgio Bellini, 2004.

277 Archives cantonales vaudoises, PP 33/4.

278 Bellini, Giorgio. Pionieri del rinnovamento stradale in Svizzera, in: Wege und Geschichte, 2002, 14–18.

Waadt und seine Zeit in Surinam und in Guayana meint. Dann beginnt er mit einer kurzen, drastischen Skizze der Zustände und fragt: «[...] ist es nicht ausserordentlich beschwerlich und ekelhaft immer im Koth zu reisen, und so zu sagen darin zu leben? Überdies beschmieren und nutzen sich die Kleidungsstücke ab, die Wagen, Pflüge, Werkzeuge und alle Geräthschaften einer Landwirthschaft gehen zu Grunde.» (7)

Die gute Strasse dagegen zeichnet sich durch verschiedene Umstände und Qualitäten aus:

1. Sie ist von der Sonne beschienen und wird vom Wind bestrichen,
2. sie meidet Moräste und schlammige Orte,
3. sie vermeidet starke Steigungen,
4. sie verläuft in einiger Höhe, um den Wegkörper trocken zu halten,
5. sie vermeidet Kurven und Umwege,
6. sie schont Reben, Baum- und andere Gärten,
7. sie sucht die Nähe zu Vorkommen guter Baumaterialien, damit der Bedarf an Transporten, der grösste Kostenpunkt im Strassenbau, so gering wie möglich gehalten werden kann. (14f.)

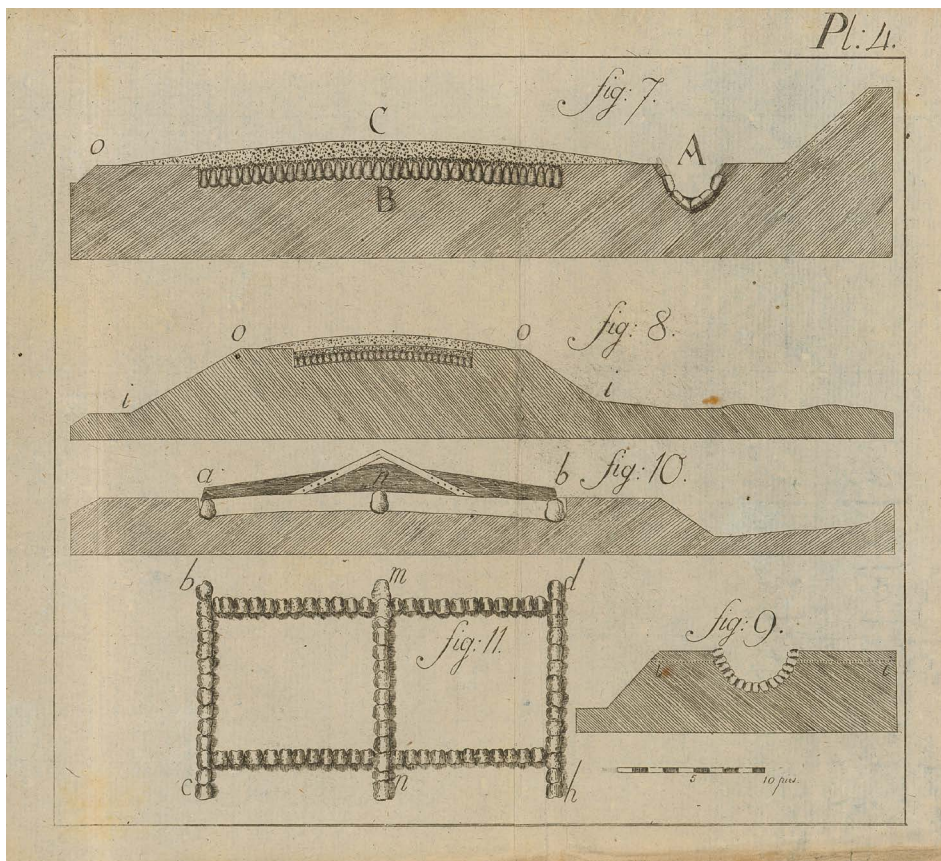
Die Schrift ist im Folgenden in drei Abschnitte unterteilt: erstens über den Bau der Wege, zweitens über deren Unterhalt und drittens über die Verbesserung der alten Wege. Der erste Teil nimmt zwei Drittel des Werks in Anspruch. Das Buch schliesst mit einer Tabelle und mit sieben Planskizzen, auf die der Text Bezug nimmt.

Tabelle aus Guisans Werk «Bemerkungen über Erbauung, Verbesserung und Unterhaltung der Wege vorzüglich der Nebenwege», 1800, 108.

Tafel der verhältnissmässigen Wölbung, Kies- sandlage und Pfla- sterung der Wege.		Breite des Wegs und der Pflasterung.															
		Weg.	Pflasterung.	Weg.	Pflasterung.	Weg.	Pflasterung.	Weg.	Pflasterung.	Weg.	Pflasterung.	Weg.	Pflasterung.	Weg.	Pflasterung.	Weg.	Pflasterung.
		Fuss. 16	Fuss. 10 1/2	Fuss. 18	Fuss. 12	Fuss. 20	Fuss. 13	Fuss. 24	Fuss. 16 1/2	Fuss. 28	Fuss. 19	Fuss. 32	Fuss. 23	Fuss. 36	Fuss. 26		
Wölbung in der Ebene. Wölbungen in Seiten der verschiedenen Breite der Wege mitkommen.	Wölbung in der Ebene.	Zolle 5 1/3	Zolle 3 1/2	Zolle 6	Zolle 4	Zolle 6 1/3	Zolle 4 1/3	Zolle 8	Zolle 5 2/3	Zolle 9	Zolle 6 1/2	Zolle 10 2/3	Zolle 7 1/3	Zolle 12	Zolle 7 1/2		
	Bei sanftem Abhang.	4 1/2	2 3/4	5	3 1/2	5 1/3	3 3/4	6 1/4	4 1/3	8	5 2/3	9	6 1/3	10	7		
	Bei weniger sanftem Abhang.	4	2 1/2	4 1/2	3	5	3 1/3	6	4	7	5	8	5 3/4	9 1/4	6 1/2		
	Bei etwas steilem Abhang.	3	2	3 1/2	2 1/4	4	2 2/3	5	3	5 1/2	3 1/2	6 1/3	4 1/4	7	5 1/4		
	Bei äusserst steilem Abh.	2 2/3	1 1/2	3	2	3 1/2	2 1/2	4	2 3/4	4 2/3	3	5 1/3	3 1/2	6	4 1/3		

Guisan beschreibt in einfacher, direkter Sprache, wie die ideale Richtung bestimmt, die Wegverläufe ausgesteckt (16ff.) und wie die Arbeiten und die Bauplätze organisiert werden sollen (30ff. und 40f.). Dann befasst er sich mit den Wegelementen: den Gräben (32ff.), dem Unterbau (37ff.), dem Steinbett, das auch «Pflasterung» oder «Empierrement» genannt wird (43ff.), der darüber liegenden Schotter- oder Kiesschicht (47ff.), den im Bereich der Wege zu kanalisierenden Bächen und den Brücken über diese (53ff.), den seitlichen Wasserabzügen (59ff.) und den Querrinnen (64ff.). Als besonderes Problem behandelt Guisan sodann die Art, wie die Wege durch die Wälder zu führen sind (66f.). Er schliesst seine den Bau betreffenden Ausführungen mit einer Übersicht darüber, wie viel Arbeiter mit ihren Schubkarren und Fuhrleute mit ihren Pferden zu leisten vermögen respektive was von diesen erwartet werden darf. Dabei beschränkt er sich im Wesentlichen auf Erd- und Materialbewegungen (68ff.).

Im zweiten Teil beschreibt Guisan, wie und wann die oben genannten Elemente zu unterhalten sind (73ff.). Wichtige Arbeiten des Unterhalts sind die Reinigung der



Plan 4 aus Guisans Werk «Bemerkungen über Erbauung, Verbesserung und Unterhaltung der Wege vorzüglich der Nebenwege», 1800; siehe auch Abbildungen auf Seite 54.

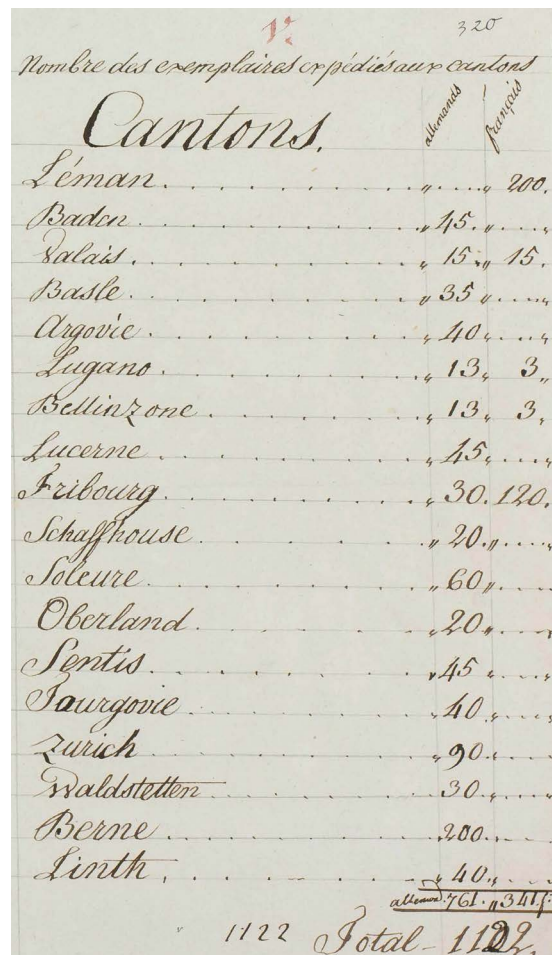
Oberflächen und der seitlichen Gräben, das Einebnen der Schlaglöcher und der Fahrgeleise, das Zurückschneiden der Hecken und Bäume sowie die im Herbst und/oder im Frühjahr fällige Überkiesung. Er schliesst diese Ausführungen mit einem Kapitel über die Wegknechte (82ff.): «Jeder von ihnen muss mit einem Schubkarren, Hammer, Krampe, Schaufel und einem eisernen Rechen versehen seyn. [...] Diese Wegknechte müssen durch Aufseher, die selbe anstellen, unterrichtet werden [...]. Die Hauptstrassen erfordern Wegknechte, die immer in Tätigkeit sind, besonders wenn jene stets durch schwere Lasten mitgenommen werden; für Nebenwege aber, wovon es sich hauptsächlich hier handelt, ist es hinlänglich, einige dergleichen für eine gewisse Anzahl Tage des Jahrs anzuwerben, wenn nicht besondere Zufälle mehr Arbeit, Zeit und Hände erheischen [...]. Wenn nichts besonders wiederfährt, das ungewöhnliche Sorgfalt begehren würde, so lässt man den Weg in jedem Monat einmal oder wenigstens in dreyen Monaten zweymal untersuchen und nachsehen. Auf diese Weise kann ein Wegknecht eine grosse Strecke unterhalten [...]» (82ff.) Die Anstellung der Wegknechte auf genau definierten Wegstrecken mit präzise festgelegtem Pflichtenheft erweist sich als Hauptanliegen von Guisan, wenn er abschliessend betont: «Ich behaupte zuversichtlich, dass von allen Mitteln, die wir zu diesem Endzweck [der Verbesserung der Strassen] gebrauchen könnten, dies das sparsamste ist, da es im Verhältnis der Kosten, die es verursacht, den meisten Vortheil gewährt. Ich behaupte also, dass es unausweichlich nothwendig ist, dass unsere Wege durch Wegknechte hinlänglich besorgt werden.» (83)

Es ist diese angestrebte Institutionalisierung der Wegknechte in deren direktem Zusammenhang auch die [drei Umfragen](#) vom September 1800 bis Februar 1801 standen. Durch diese sollten für das ganze Gebiet der Helvetischen Republik einheitliche Grundlagen für die Erfassung des Strassennetzes und für eine Professionalisierung des Wegunterhalts entstehen.

Wie direkt das Werk von Guisan als Teil des Reformprozesses gesehen werden muss, geht aus dem Umstand hervor, dass die Zentralverwaltung sofort nach Erscheinen des Werkes im Oktober 1800 je eine grössere Anzahl von Exemplaren mit dem Auftrag an die kantonalen Verwaltungskammern sandte, diese an die Ingenieure, Statthalter, Agenten und vor allem auch an die Wegknechte weiterzureichen, die im helvetischen Jargon auch Pioniere genannt wurden.

1122 Exemplare des Werkes wurden in die Kantone verteilt. Die Liste des Verteilers in der Handschrift von Guisan²⁷⁹ zeigt, wie systematisch die Zentralverwaltung vorgeing

Liste der Anzahl der in die Kantone versandten Exemplare von Guisans Werk.
(CH-BAR#B0#1000/1483#3168-05, fol. 320 [PDF-S. 30])



Cantons	Exemplars
Léman	200
Baden	15
Valais	15
Basle	35
Argovie	40
Lugano	13
Bellinzzone	13
Lucerne	15
Fribourg	30
Schaffhouse	20
Soleure	60
Oberland	20
Sentis	45
Saurogovie	40
Zurich	90
Waldstetten	30
Berne	200
Linth	40
Total	1122

und welche Bedeutung man der Verbreitung des notwendigen Fachwissens zumass. Die direkte Verbindung der Klassifikationsumfrage vom 18. Oktober, des Gesetzes vom 22. Oktober 1800, der Instruktionen, der Publikation des Werks, der angestrebten Massvereinheitlichung, der genauen Ausmessung der Strecken und der Anstellung von Fachpersonal geht aus vielen Schreiben des Kriegsministers an die Regierungsstatthalter und an die kantonalen Verwaltungskammern hervor. Als ein Beispiel kann das Schreiben des Kriegsministers an die Verwaltungskammer des Kantons Luzern vom 26. Dezember 1800 dienen:

«Bürger Verwalter!

Ich lade Sie ein, die neue Organisation der Brücken und Straßen, kraft Beschlußes vom 22^{ten} Oktober letzthin, in Ausübung zu bringen, indem Sie sich nach der hier zu Ende

279 Möglicher Schriftenvergleich mit dem sicher aus Guisans Hand stammenden Dokument CH-BAR#B0#1000/1483#3168-05#1, fol. 322–329 [PDF-S. 33–47].

folgenden Klaßirung richten, welche mit derjenigen der anderen Kantone übereinkommt. Der Bürger Regierungsstatthalter wird Ihnen unverzüglich die Instruktionen für die Inspektoren, Wegknechte und Unterstatthalter zustellen. Belieben Sie demnach den Letzteren die ihrigen mit möglichster Beförderung zukommen zu laßen, weil der Regierungsstatthalter beauftragt ist, ihnen zu verdeuten, daß sie nun, kraft Beschlusses vom 22^{ten} Oktober letzthin, und meinen besagten Weisungen gemäß, welche Sie ihnen übermachen werden, ihr Amt antreten sollen.

Sie werden nächstens, Bürger Verwalter, an die 50 Exemplare vom Werk des Bürgers [Jean Samuel] Guisan erhalten, um den in den Instruktionen vorgeschriebnen Gebrauch davon zu machen. Damit auch die Wegknechte, nach dem Sinn des Beschlusses vom 22^{ten} Oktober letzthin, angestellt werden können, werde ich Ihnen ein Maß oder Modell des Zürichschuhs übermachen. Bei dieser Gelegenheit, Bürger Verwalter, muß ich Ihnen bemerken, daß der diesem Schuh gegebene Vorzug aus keinem andern Grund statt gefunden hat, als weil er im richtigsten Verhältniß mit dem neuen französischen Maß steht, das wir wahrscheinlich werden annehmen müssen. Übrigens wird hierdurch die bei den Operationen des Brücken- und Straßenbaues so wesentliche Gleichförmigkeit eingeführt.

Da die gegenwärtigen Zeitumstände uns die strengste Sparsamkeit vorschreiben, so werden Sie, Bürger Verwalter, wohl einsehen, daß wir nur auf den Straßen der ersten und zweyten Klaße Wegknechte haben können. Belieben Sie, sobald selbe angestellt seyn werden, eine Tabelle hierüber verfertigen zu laßen, worinn Sie nach Nummer, samt dem Tauf- und Geschlechtsname, die Heymath und den Wohnort eines jeden derselben, nebst der Strecke Wegs und der Anzahl an Klaftern, die seiner Besorgung anvertraut sind, angemerkt seyen. Wovon ich sonach mit möglichster Beförderung eine Abschrift erwarte, so wie auch eine von der mitkommenden Klaßifikation. Republikanischer Gruß.»

Es folgte im Schreiben des Kriegsministers an die luzernische Verwaltungskammer die in der Zentralverwaltung revidierte Liste der Strassenklassierung.²⁸⁰

Die Instruktionen

Die im Jahr 1800 verfassten, Ende des Jahres publizierten respektive handschriftlich kopiert verbreiteten Instruktionen gewähren ebenfalls einen detaillierten Einblick in die geplante Strassenreform. Die konsequente Versendung an die Verwaltungskammern, an die Kantonsinspektoren und Unterstatthalter bildeten eine der wichtigen Linien, über die das Wissen vom Strassenbau und -unterhalt von der zweiten Hälfte des 18. in die erste Hälfte des 19. Jahrhundert tradiert wurde, das in den 1830er-Jahren die Basis des Aufbaus eigentlicher Strassenressorts in den entstehenden Kantonsverwaltungen und des intensiven Kunststrassenbaus der Regenerationszeit bilden sollte. Die Instruktionen waren ein weiteres Element sowohl der Wissensvermittlung als auch der konkreten Verantwortungszuschreibung in den neuen Amtsstrukturen. Sie waren eigentliche Pflichtenhefte. Erste Versionen der Instruktionen lagen im Zusammenhang mit den Rapporten des Kriegsministers an die Regierung vom Frühjahr vor.

280 Organisaizion der Brücken und Straßen. Dritte Division. No. 546, Bern den 26^{ten} Christmonat 1800, Copia No. 783, Staatsarchiv des Kantons Luzern, Akt 27/151 B.1.

Im [Rapport](#) vom 15. März 1800²⁸¹ waren es folgende Instruktionen:

- «Instruction N° 1 pour les Inspecteurs des ponts et chaussées de chaque canton»,
- «Instruction N° 2 pour les Sous Inspecteurs des ponts et chaussées de chaque Canton»,
- «Instruction N° 3 pour les pionniers».

Im nächsten [Rapport](#) vom 5. April 1800 wurden diese überarbeitet und durch eine weitere Instruktion ergänzt:

- «Instruction N° 1 pour les chambres administratives»,
- «Instruction N° 2 pour les Sous Préfets»,
- «Instruction N° 3 pour les municipalités»,
- «Instruction N° 4 Pour les pionniers».

Besonders interessant ist die Instruktion für die Munizipalitäten, da deren Aufgaben und Stellung in den Akten der Zentralverwaltung am schlechtesten zu fassen ist, was durchaus auch die helvetische Realität spiegelt.

Weitere [Versionen](#) wurden Ende November 1800 niedergeschrieben. Es handelt sich dabei um die Vorlagen, die im oben erwähnten Zusammenhang der Reform des Strassenwesens kommuniziert wurden:

- «Instruktion für die Aufseher der Brücken und Straßen»,
- «Unterricht für die Unterstatthalter»,
- «Unterricht für die Wegknechte, sonst Strassenarbeiter genannt».

Letztere wurden nun auch in gedruckter Form verbreitet.²⁸²

Instruktion für die Aufseher respektive die kantonalen Strasseninspektoren vom November 1800

Die Instruktion legt in einem ersten Punkt die Verantwortung der Aufseher für den Zustand der Strassen fest. Es obliegt dem Aufseher, auf den Strassen erster und zweiter Klasse, die Wegknechte anzustellen. Als Leitungs- und Organisationsinstrument führt er eine Tabelle der Strassenabschnitte. Verschiedene Punkte betreffen die Kommunikation mit der Zentralverwaltung, mit dem Aufseher, mit den in den Distrikten verantwortlichen Unterstatthaltern sowie mit den für die einzelnen Strassenabschnitte verantwortlichen Wegknechten. Alle aus der Amtskanzlei gegebenen Dokumente sind in einem Register zu verzeichnen. Der Aufseher hat das Archiv der Kanzlei mit allen aktuellen und allen alten Instruktionen auszustatten, inklusive die, welche die Unterstatthalter und die Wegknechte betreffen. Miteingeschlossen ist dabei auch das Werk von Guisan über den Strassenbau. Jeweils im Frühjahr und im Herbst müssen die Aufseher alle in ihrer Verantwortung stehenden Strassen bereisen und das Bemerkenswerte, «so sie über den Boden der Wege, die Pflasterung, Sandlage, das Pflaster, die Gräben, die Rande, Schatten der Wälder, Häge und Bäume zu machen Gelegenheit haben, aufzeichnen. Hauptsächlich müssen sie genau den Holz und Mauerwerken nachsehen, als bei Brücken, Schleüssen, Schalen, Rinnen, Strebe Mauren (murs d'épaulement) Dämme und Straßen, und auf der Stelle, von den Ausbeßerungen Notiz nehmen.» Die Aufseher untersuchen dabei auch die strassennahen Gegenden auf mögliche Sand- und Steinvorkommen hin. Einen Bericht davon und von allen notwendigen Ausbesserungen senden sie an die Verwaltungskammer und eine Kopie von diesem

281 Rapport sur l'organisation des ponts et chaussées du 15^e Mars 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3168-03#1, fol. 129-139 [PDF-S. 1-18].

282 CH-BAR#B0#1000/1483#3151-04#1, fol. 111-112 [PDF-S. 18-21], und in einer anderen Ablage: CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 277-280v [PDF-S. 495-498]. Letztere ist auch darum interessant, weil an diese anschliessend noch bernische Instruktionen aus dem Jahr 1787 abgelegt wurden, was wieder ein Hinweis darauf ist, dass man auf Bestehendem aufbaute.

an das Kriegsministerium. Der Aufseher veranlasst die Massnahmen an den Strassen. Falls er nicht selbst Mitglied der Verwaltungskammer ist, müssen die Massnahmen über die Verwaltungskammer kommuniziert werden. Der Aufseher verfertigt auch die allenfalls notwendigen Pläne und Projektbeschreibungen. Die Ausbesserungen müssen sogleich erfolgen. Wenn die Gemeinden Fuhren und andere Arbeiten zu leisten haben, müssen die Aufseher darauf schauen, dass die landwirtschaftlichen Arbeiten durch diese nicht beeinträchtigt werden. Wo die Unterhaltsbedingungen vom Normalen abweichen, hat der Aufseher eine entsprechende zusätzliche Entschädigung der Wegknechte zu schätzen. Und schliesslich hat er den Beschluss zu vollziehen, die Masse nur noch im Zürcher Fuss zu erheben, der in einem genauen Verhältniss zum neuen französischen Metermass steht (1 Zürcher Fuss = 3 Dezimeter²⁸³).

Instruktion für die Unterstatthalter vom November 1800

Die Unterstatthalter vertreten den Aufseher in den Distrikten. Von ihnen werden eine genaue Kenntnis der Strassen und eine häufige Präsenz auf diesen erwartet. Mindestens alle zwei Monate haben sie alle Strassen des Distrikts zu begehen und dem Aufseher davon zu berichten. Sie beaufsichtigen die Wegknechte und leiten den Vollzug der vom Aufseher angeordneten Massnahmen vor Ort. Sie können von den Gemeinden Fuhrleistungen anfordern, müssen dabei aber ebenfalls auf die prioritären landwirtschaftlichen Arbeiten der Bauern Rücksicht nehmen. Der Unterstatthalter beaufsichtigt auch die Verbindungswege zwischen den Gemeinden. Wo nötig halten sie die Gemeinden zur Verbesserung dieser Wege und zum Zurückschneiden der Hecken und Bäume an. Im Anschluss daran kontrollieren sie, ob die Gemeinden der Anordnung Folge leisten. Alle Unterstatthalter müssen über die sie betreffenden Instruktionen sowie über das Werk von Guisan verfügen. Zudem müssen sie den Wegknechten die sie betreffenden Instruktionen verschaffen.²⁸⁴

Instruktion für die Wegknechte respektive die Strassenarbeiter vom 30. November 1800

Die Instruktion für die Wegknechte, die publiziert und am zahlreichsten verbreitet wurde, beschreibt in erster Linie die konkreten Arbeiten an den Strassen selbst. Der erste Punkt bestimmt, dass die Wegknechte ihre Werkzeuge – eine Schubkarre, einen Stampfer, eine Schaufel, einen Pickel, einen eisernen Rechen und einen grossen fünf bis sechs Kilogramm schweren Hammer – selbst anzuschaffen haben. Der zweite Punkt betrifft das Ziel ihrer Anstellung: sie haben auf ihrem Abschnitt die Strasse und deren Ränder «bestmöglichst» zu unterhalten. Die folgenden Punkte betreffen die Massnahmen, um dies zu erreichen: besonders bei Regen Präsenz auf der Strasse, um die Entwässerung sicherzustellen (3), das Reinigen der Strassenoberfläche von Kot, Schlamm und Staub (4), das Ausräumen der Gräben und Rinnen im Frühjahr und im Herbst (5) respektive anfangs Winter (15), das Ausheben neuer oder die Reparatur von bestehenden Gräben, wofür sie zusätzlich bezahlt werden (6), das Einziehen oder das Auffüllen der Fahrspuren, der sogenannten «Geleisse» (7), die Entfernung der Rollsteine oder des nicht verfestigten Schotters von der Strasse (8), deren Aufbereitung und Lagerung am Strassenrand zur späteren Verwendung (9 und 10), die Vorbereitung und Lagerung des Kiesel und des Schotters (11) sowie die fachgerechte jährliche Beschotterung der Strasse, die so ausgebracht und verfestigt werden muss, dass die Wölbung der Strasse erhalten bleibt (12). Die Instruktion umschreibt aber

283 Tatsächlich war der Zürcher Fuss 3.014 Dezimeter lang.

284 CH-BAR#B0#1000/1483#3151-04#1, fol. 114-123v [PDF 23-39], zit. fol. 115v-116 [PDF-S. 25-26].

auch strassenpolizeiliche (Punkt 13) und unterhaltsorganisatorische (14) Verantwortlichkeiten der Wegknechte. Als letzten Punkt bestimmt sie, dass die Wegknechte über alle den Strassenbau betreffenden Gesetze, Verordnungen, Anleitungen und namentlich auch über das Werk von Jean Samuel Guisan verfügen müssen (16).²⁸⁵

Instruktionen für die Munizipalitäten vom 5. April 1800

Nur im Rapport vom 5. April 1800 sind auch Instruktionen für die Munizipalitäten enthalten. Es ist unklar, ob diese im Anschluss an den Erlass des Strassengesetzes vom 22. Oktober 1800 überhaupt verbreitet wurden. Sie sind aber trotzdem von Interesse, weil sie erlassen lassen, welche Bedeutung man den Munizipalitäten im geplanten helvetischen Verwaltungsstaat zumass.

In Bezug auf das Strassenwesen treten die Munizipalitäten als reine Vollzugsanstalten hervor. Gemäss Instruktionsentwurf haben sie die Anordnungen und Reglemente zu befolgen, die ihnen von der kantonalen Verwaltungskammer übermittelt werden. Ein Gemeindemitglied hat alle 15 Tage die auf dem Gebiet der Munizipalität befindlichen Strassen zu begehen und den von oben verordneten Unterhalt zu überwachen. In der skizzierten Beziehung zwischen der Verwaltungskammer und den Munizipalitäten ergeben sich manche Widersprüche zur hierarchisch-funktionalen Aufgabenteilung zwischen Aufseher und dem Unterstatthalter respektive den für die Strassenabschnitte verantwortlichen Wegknechten, die gemäss ihrer jeweiligen Instruktion den Gemeinden gegenüber ebenfalls weisungsberechtigt und kontrollpflichtig sind. Das kann letztlich auch erklären, wieso die «Instructions pour les municipalités» gegen Ende des Jahres 1800 nicht gemeinsam mit den anderen Instruktionen verbreitet wurden.

Ein weiteres Konfliktfeld ergibt sich aber noch in einer anderen Hinsicht. Gemäss Instruktion haben die Gemeinden die auf ihrem Gebiet veranlassten Arbeiten zu bezahlen. Gegen entsprechende Zahlungsbelege sollen die Ausgaben der Gemeinden dann von der Verwaltungskammer beggeglichen werden, die ihre eigenen diesbezüglichen Angaben dann wiederum der helvetischen Staatskasse in Rechnung stellen können. Dieser Punkt wird in der grossen Geldklemme des helvetischen Staates, der statt Barem in erster Linie Zahlungsversprechen zu bieten hat, zu einer Hauptquelle von Klagen und Friktionen, die schnell zu Desillusionierung und Vollzugsverweigerung führten.

Brückentabellen

Seite 119, oben: Ausschnitt aus der Brückentabelle des Kantons Sântis. (CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 89 [PDF-S. 135])

Seite 119 unten: Ausschnitt aus der Brückentabelle des Munizipaldistrikts Bern. (CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 7 [PDF-S. 10])

In den Beständen der Division III «Génie, Ponts et Chaussées» sind auch für 15 Kantone Brückeninventare überliefert.²⁸⁶ Die über einen längeren Zeitraum vom Sommer 1799 bis November 1800 verfassten Tabellen, deuten weniger auf eine eigentliche Umfrage, sondern eher auf eine andere Art systematischer Informationserhebung durch die Zentralverwaltung hin. Sie beruhen trotz ihrer Unterschiedlichkeit auf gewissen gleichen Vorgaben beruhen, denen die Verfasser folgten. So sind alle Tabellen nach hölzernen und steinernen Brücken geordnet und weisen auch eine ähnliche Struktur und Beschriftung der Spalten auf. Bezüglich ihres Informationsgehalts sind sie ideale Ergänzungen der Resultate der Strassenenquête.

²⁸⁵ CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 277–280v [PDF-S. 495–498].

²⁸⁶ CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1.

Vergleichen der Dörfer, Brücken in der Gemaltigen Landschaft A. Wallen und Toggiburg.

Namen der Dörfer oder der Flüsse	Von Männen			Bemerkungen über zu fahrendes	Von Holz			Anmerkungen ob die bedürftig sind oder nicht, auf welche Art, ob die Ausbesserung bedürftig.
	ausge- setzt	ausge- setzt	ausge- setzt		ausge- setzt	ausge- setzt	ausge- setzt	
Martins-Gracht über die Doldach					10. 82.	110.		Brück gefahren über die Doldach, je der Doldach ausgebaut
Erndelger-Gracht über die Hüter in der Gemeinde Bommersfeld					9.	127.		ist mit einem Holz und einigem Eisen beschaffen, ist zu fahrend und wird die eigene Capital zu fahrend.
Säcken-Gracht über die Hüter in der Gemeinde Bommersfeld					1	4 1/2	140.	ist mit Holz, einigem Eisen und einigem Eisen beschaffen, ist zu fahrend und wird die eigene Capital zu fahrend.
Hiesiger-Gracht über die Hüter in der Gemeinde Bommersfeld					12	152.		ist mit Holz, einigem Eisen und 1782. den Bommersfeld ausgebaut worden, dazu hat die Doldach ein gewisses Quantum Holz zugekauft.
Gräbchen-Gracht über die Doldach in der Gemeinde Bommersfeld					1	9.	125.	ist mit Holz ganz offen, hat 1782. ein wenig Holz zugekauft, ist zu fahrend und wird die eigene Capital zu fahrend.
Müllauer-Gracht über die Doldach in der Gemeinde Bommersfeld					2	7 1/2	144.	ist mit Holz ganz offen, hat 1782. ein wenig Holz zugekauft, ist zu fahrend und wird die eigene Capital zu fahrend.

Vergleichen der Dörfer, Brücken in der Municipalsität Bommersfeld.

Namen der Dörfer und Flüsse	Brücken von Stein				Namen der Dörfer und Flüsse	Brücken von Holz				Anmerkungen
	ausge- setzt	ausge- setzt	ausge- setzt	ausge- setzt		ausge- setzt	ausge- setzt	ausge- setzt	ausge- setzt	
1. Doldach über die Doldach	22.	7.	13.		1. Doldach über die Doldach	6.	32 1/2.	18.		Doldach über die Doldach
2. Doldach über die Doldach	23.	4.	8.		2. Doldach über die Doldach	2.	24.	12.		Doldach über die Doldach
3. Doldach über die Doldach	15.	3.	6.		3. Doldach über die Doldach	2.	18.	10.		Doldach über die Doldach
4. Doldach über die Doldach	66.	4.	8.		4. Doldach über die Doldach	2.	16.	10.		Doldach über die Doldach
5. Doldach über die Doldach	34.	3.	6.		5. Doldach über die Doldach	2.	20.	20.		Doldach über die Doldach
6. Doldach über die Doldach	20.	3.	6.		6. Doldach über die Doldach	2.	9.	22.		Doldach über die Doldach
7. Doldach über die Doldach	18.	4.	8.		7. Doldach über die Doldach	2.	10.	60.		Doldach über die Doldach
8. Doldach über die Doldach	13.	3.	8.		8. Doldach über die Doldach	3.	132.	20.		Doldach über die Doldach
9. Doldach über die Doldach	69.	42.	8.							
10. Doldach über die Doldach	24.	4.	8.							
11. Doldach über die Doldach	66.	4.	8.							
12. Doldach über die Doldach	13.	13.	32.							
13. Doldach über die Doldach	2.	16.	43.	104.						
14. Doldach über die Doldach	11.	11.	17.							
15. Doldach über die Doldach	22.	4.	8.							
16. Doldach über die Doldach	14.	8.	12.							
17. Doldach über die Doldach	60.	7.	11.							
18. Doldach über die Doldach	10.	3.	10.							
19. Doldach über die Doldach	31.	3.	9.							
20. Doldach über die Doldach	16.	12.	30.							
21. Doldach über die Doldach	16.	12.	30.							
22. Doldach über die Doldach	13.	16.	30.							
23. Doldach über die Doldach	13.	16.	30.							
24. Doldach über die Doldach	12.	3.	24.							
25. Doldach über die Doldach	3.	21.	13.	63.						
26. Doldach über die Doldach	3.	23.	210.	238.						
27. Doldach über die Doldach	3.	22.	36.	68.						
28. Doldach über die Doldach	4.	11.	80.	92.						
29. Doldach über die Doldach	4.	16.	63.	72.						

Aus folgenden Kantonen liegen Brückentabellen vor:

- [Aargau](#), nicht datiert.²⁸⁷
- [Baden](#), 19. Mai 1799.²⁸⁸
- [Basel](#), 1799, nicht genau datiert.²⁸⁹
- [Bern](#), 1799, nicht genau datiert, 19 Tabellen für die Distrikte und einzelne Munizipalitäten.²⁹⁰
 - [Munizipalgemeinde Bern](#)
 - [Distrikt Bern](#)
 - [Distrikt Büren](#)
 - [Distrikt Burgdorf](#)
 - [Distrikt Höchstetten](#)
 - [Distrikt Lützelflüh](#)
 - [Distrikt Langenthal](#)
 - [Distrikt Lauppen](#)
 - [Distrikt Niederemmental](#)
 - [Distrikt Niederemmental, Gemeinde Eriswil](#)
 - [Distrikt Niederemmental, Pfarrei Huttwil](#)
 - [Distrikt Niederemmental, Gemeinde Rüeggsau](#)
 - [Distrikt Niederemmental, Pfarrei Sumiswald](#)
 - [Distrikt Niederemmental, Gemeinde Sumiswald](#)
 - [Distrikt Oberemmental](#)
 - [Distrikt Schwarzenburg](#)
 - [Distrikt Seeland](#)
 - [Distrikt Steffisburg](#)
 - [Distrikt Unter-Seftigen](#)
 - [Distrikt Wangen](#)
 - [Distrikt Zollikofen](#)
- [Freiburg](#), 9. Juli 1799.²⁹¹
- [Léman](#), 23. August 1799.²⁹²
- [Luzern](#), 26. November 1800.²⁹³
- [Oberland](#), nicht datiert.²⁹⁴
- [Säntis](#), nicht datiert.²⁹⁵
- [Schaffhausen](#), nicht datiert.²⁹⁶
- [Solothurn](#), nicht datiert.²⁹⁷
- [Thurgau](#), nicht datiert.²⁹⁸
- [Waldstätten](#), 1800, nicht genau datiert, 7 Tabellen für die Distrikte.²⁹⁹
 - [Distrikt Altorf](#)
 - [Distrikt Andermatt](#)
 - [Distrikt Arth](#)

287 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 2 [PDF-S. 2].

288 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 3 [PDF-S. 4].

289 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 5 [PDF-S. 7].

290 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 7-35 [PDF-S. 10-59].

291 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 39-42 [PDF-S. 64-70].

292 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 62-66 [PDF-S. 88-95].

293 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 69-120 [PDF-S. 98-120].

294 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 84 [PDF-S. 126].

295 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 89-91 [PDF-S. 135-139].

296 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 87 [PDF-S. 131].

297 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 92 [PDF-S. 140].

298 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 93 [PDF-S. 142].

299 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 101-108v [PDF-S. 156-170].

- Distrikt Einsiedeln
- Distrikt Sarnen
- Distrikt Schwyz
- Distrikt Zug
- Wallis, 1800, nicht genau datiert.³⁰⁰
- Zürich, 20. Februar 1800.³⁰¹

23 Fragen zum Strassenwesen

Als die Rückmeldungen des Kriegsministers bezüglich der Klassifizierungsumfrage und der Anstellung von Wegknechten grösstenteils erfolgt waren und nur noch die Klassifikationen der Kantone Bellinzona und Lugano fehlten, wandte sich der Kriegsminister mit einer letzten Umfrage an die kantonalen Verwaltungskammern. Federführend war dabei, der Handschrift des [französischen Fragenkatalogs](#) im Missivenbuch nach zu schliessen, einmal mehr Generalinspektor Jean Samuel Guisan.

Es handelte sich um den umfangreichsten Fragenkatalog überhaupt. Die kantonalen Verwaltungskammern respektive die Kantonsinspektoren sollten innert sechs Wochen 23 Fragen beantworten. Sie betrafen die vor Ort vorhandenen Fachleute, Ingenieure, Baumeister, Maurer, Zimmerleute, Wegmeister, Schmiede, Unternehmer des Strassenbaus und deren Löhne, die Fuhrkapazitäten und die Preise der Fuhren, die Steinbrüche, Kiesgruben, die Qualität und den Preis der Steine, die Qualität und den Preis von Dachziegeln, Backsteinen, des ungelöschten und gelöschten Kalkes, die verschiedenen Hölzer sowie die Preise der Werkzeuge, der Schub- und der Pferdekarren. Die Kenntnisse sollten die weitere Grundlage bilden, um die aus den Kantonen vorgelegten Pläne und Rechnungen einschätzen und um von der Zentralverwaltung aus Bauvorhaben planen und durchführen zu können.

«Fevrier le 15 1801. [...]

Circulare 879.

Ich lade Sie ein, mir alle die Fragen, so hier nachfolgen, der Ordnung nach und mit hinlänglicher Ausführlichkeit, die keiner weitern Erläuterung bedarf, zu beantworten; zugleich bemerke ich Ihnen, daß, da diese Fragen den ganzen Umfang ihres Kantons betreffen, Sie die Orte benennen müssen, wo sich die Menschen, oder andere Dinge, von denen Erwähnung geschieht, befinden, so wie die Gegenden, wo die Preise verschieden sind.

1°. Was sind für Ingenieure, die man zur Leitung und Aufsicht von Wasserbauwerken oder andre anstellen könnte?

2°. Welche sind die für Maurer- oder Zimmerwerk geschikten Baumeister welche sind es in beyden Arten, und welche sind bey dem Wasserbauwesen besonders bey Brüken vorzuziehen?

3°. Welche sind geschikte Maurer und Zimmermeister, die in Ermangelung eines Baumeisters bey Erbauung steinerner oder hölzernen Brüken angestellt werden könnten?

4°. Was sind für Männer, die man als Aufseher des Straßenwesens zur Leitung der Arbeiten einer neuen Straße brauchen kan?

5°. Welches sind die, so schon bey Erbauung neuer Wege gebraucht worden sind, oder welche könnte man in ähnlichen Fällen anstellen?

6°. Welche Schmiede verdienen für die Eisenarbeiten Zutrauen?

300 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 97-99 [PDF-S. 149-153].

301 CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 109-111v [PDF-S. 171-174].

7°. Würde man Unternehmer finden, die durch ihren Charakter und ihre Talente fähig wäre[n], sich mit einer mehr oder minder beträchtlichen Entreprise, das Straßenwesen betreffend, so wohl was Mauer- und Zimmerwerk, als Weg- und Zuführen der Erde ansieht, zu befaßen?

8°. Findet man Unternehmer für Taglohns Führen, so wie man sie bey Erbauung von Straßen bedarf?

9°. In welchem Preis sind die Führen für 4, 3, 2 und einen Pferdte des Tags und welcher Unterschied wäre dann, wenn mann dazu die Wagen oder Karren wohl unterhalten hergäbe?

10. Was sind für Steinbrüche in dem Kanton? Welche Gattung Steine liefern sie, und von welcher Qualitaet sind sie zu welcher Gattung von Arbeit sind sie geeignet im Waßer oder sonst? In welcher Entfernung sind sie von diesem oder jenem Weg?

11°. Welches ist der Preis eines Kubikfußes gehauenen und des Bruchsteins bis auf eine halbe, eine ganze und anderthalb Stunden gebracht?

12°. Was ist der Preis der Baksteine und der Dachziegel?

N° 13. In welchem Preis ist der fette und magere Kalk und wie ist seine Qualitaet?

14°. In welchen Distrikten giebt es häufiger Eichen, Tannen, Fichten und Lerchenbäumen, und was ist ihr Preis?

15. Was ist der Taglohn der Maurer, Zimmerleute und Tagelöhner oder Handlanger?

16°. Welches ist der Preis jeder Art Maurerarbeit nach dem Zürcher Kubikfuß gerechnet; gesetzt ein Unternehmer liefere alle Materialien, als gehauene Steine, grobe und Bruchsteine, und was wäre der Preis, wenn der Unternehmer nur die Façon bezahlte?

17°. Was ist der Preis in Zimmerarbeit? Was kostet der laufende Schu Eichen- oder Tannenholz bearbeitet? Bey dem Baue eines Haußes rechnet man die geringern Hölzer eins ins andre mit den größern zu einem Mittelpreis; eben so ist es bey Erbauung einer Brücke; nur daß das Pfahl- und Rostwerk besonders bezahlt wird.

18°. Was ist der Preis der groben Eisenarbeiten, so wie die so mann bey dem Waßerbau nöthig hat wo es mehr größer als kleiner Stücke bedarf? Was kostet das Pfund Eisen, gearbeitet und verwendet, wenn der Meister das Eisen liefert? Wenn man es ihm liefert, was kostet die Façon?

19°. Was kostet ein beschlagener und fertiger Handschuttkarre (Benne), wie theur sind die für ein und für zwey Pferdte?

20°. Wie hoch kommen die Schubkarren zu stehen?

21°. Was kosten die Pikelhauen, Haken oder Hauen und Schaufeln?

22°. Giebt es Schmelzöfen und Eisenhammer?

23°. Woher erhält man das Eisen? Ist seine Qualität weich oder spröde?

Wann Sie von den Männern sprechen werden, die obigen Fragen betreffen, so müssen Sie mich zugleich über ihren Charakter und ihre Sittlichkeit belehren; ein Mann kann sehr unterrichtet und geschickt, aber doch untauglich seyn, gebraucht zu werden. Ich benachrichtige Sie, Bürger Aufseher! daß dieses Memoire sogleich verfaßt werden muß, und daß Sie mir das[s]elbe sobald nur immer möglich zusenden; Sie müssen daher eine besondere Thätigkeit daran wenden, sich die Belehrungen, so Sie nöthig haben könnten, zu verschaffen. Ich meine, daß 6 Wochen hinlangen werden, Sie in den Stand zu setzen, mir das verlangte einzusenden (Punktum Streusand druf).»³⁰²

Im Missivenbuch sind 15 Rückmeldungen verzeichnet, von denen 13 in den Beständen der Division III des Kriegsministeriums überliefert sind.

302 CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 22-26 [PDF-S. 23-27].

Von folgenden Kantonen gingen Antworten ein:

- Aargau, 9. Mai 1801.³⁰³
- Basel, 3. Juni 1801.³⁰⁴
- Bellinzona und Lugano, nicht datiert.³⁰⁵
- Bern, 7. Januar 1802.³⁰⁶
- Léman, 25. Februar 1801.³⁰⁷
- Linth, nicht datiert.³⁰⁸
- Luzern, 28. Mai 1801.³⁰⁹
- Oberland, 13. April 1801.³¹⁰
- Solothurn, 25. April 1801.³¹¹
- Thurgau, 6. Mai 1801.³¹²
- Valais, 7. Mai 1801.³¹³
- Waldstätten, 3. Mai 1801.³¹⁴
- Zürich, nicht datiert.³¹⁵

Auch bei dieser letzten Umfrage waren die Antworten uneinheitlich. Während einzelne Kantone auf die Frage nach Zimmerleuten, Maurern und Bauunternehmern einzelne Personen namentlich nannten und teilweise auch kurz charakterisierten, fiel die Antwort anderer Kantone pauschaler aus: ja, es habe solche, respektive: nein, es habe keine solchen. Letztlich geht aus den Antworten auch dieser Umfrage hervor, wie regional unterschiedlich bisher Infrastruktur(aus)bauten veranlasst und durchgeführt wurden.

Man baute auf die Erfahrung einiger Maurer, Steinhauer und Zimmerleute. Besonders interessant sind diesbezüglich die einleitenden Bemerkungen der Basler Antwort.³¹⁶ In verschiedenen Kantonen arbeiteten diese in Regie, während in anderen Bauvorhaben auch schon an eigentliche Unternehmer vergeben wurden.³¹⁷

Die Antwort aus Bern ist einmal mehr am ausführlichsten: «Eigentliche Ingenieurs des Ponts & Chaussées, hat es keine im Canton, vielleicht in ganz Helvetien nicht, weil diese Arbeiten zu keinen Zeiten unter einer besonders dazu erzogenen Aufsicht gestanden. Wann die Alten Regierungen ein Werk dieser Art von Bedeutung zu machen hatten, sey es in Brüken, Schließen, Dämmen, oder Straßen, so ließen Sie sich Projecté von Fremden, in diesem Fach erzogenen Männer[n] vorlegen. Welche dann auch öfters die Execution solcher Arbeiten übernommen, oder wenigstens die Direction derselben erhalten. Da nun aber diese Art Arbeiten, meistens auch in die Architectur einschlägt, so können die nöhtigen Projecten auch von hiesigen geschikten Architecten abgefordert, und Ihnen dann die Execution übertragen werden.»³¹⁸

Von grossem wirtschafts- und verkehrsgeschichtlichem Interesse sind schliesslich auch die Antworten auf die Fragen bezüglich der Löhne der Handwerker, der Tagelöhne für Fuhrwerke und der Preise für Baumaterialien.

303 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 9-11 [PDF-S. 10-14].

304 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 15-20 [PDF-S. 20-30].

305 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 21-24 [PDF-S. 32-38].

306 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 27-46 [PDF-S. 43-81].

307 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 52-61 [PDF-S. 89-106].

308 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 63-75v [PDF-S. 108-133].

309 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 77-79 [PDF-S. 135-139].

310 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 86-90v [PDF-S. 149-158].

311 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 102-107 [PDF-S. 177-187].

312 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 109-111v [PDF-S. 190-195].

313 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 115-119v [PDF-S. 202-211].

314 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 121-121v [PDF-S. 213-214].

315 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 126-127v [PDF-S. 222-225].

316 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 15-20 [PDF-S. 20-30], fol. 15f.

317 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 9-11 [PDF-S. 10-14], fol. 9.

318 CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 27-46 [PDF-S. 43-81], zit. fol. 27v. und 28.

Ausblick – Bruch oder Kontinuität

Mit der Umfrage der 23 Fragen enden die Initiativen zur Informationsermittlung der Division III «Génie, Ponts et Chaussées». Sicher hängt dies mit der allgemeinen Abnahme der Verwaltungsintensität zusammen, die spätestens im Jahr 1802 einsetzte. Gründe dafür waren die institutionellen Schwächen der Republik, die politischen Instabilitäten, die regionalen Eigendynamiken und vor allem die Knappheit der finanziellen Mittel. In diesem Zusammenhang muss aber auch der Tod von Jean Samuel Guisan am 19. Juni 1801 erwähnt werden. Der erste helvetische Generalinspektor war in der Zentralverwaltung die treibende Kraft der Verwaltungsreform gewesen.

Alle mit den Enquêtes zum Strassenwesen verbundenen respektive vorbereiteten Schritte scheiterten oder – viel häufiger – versandeten mehr oder weniger still. Dies kann beispielhaft am Schriftwechsel zwischen der Zentralverwaltung und Johann Jakob Heussi, dem Unterstatthalter des Distrikts Glarus, der gleichzeitig auch Strassenverantwortlicher des Kantons Linth war, nachvollzogen werden. Heussi steht stellvertretend für die schwierige Position der Vertreter der Zentralregierung und -verwaltung in den Kantonen und Distrikten. Er war im ausgehenden Ancien Régime Abgeordneter des Landes Glarus in den ennetbirgischen Vogteien und in den Jahren 1794 bis 1796 Landvogt in Mendrisio gewesen. In den beiden ersten Jahren der Helvetischen Republik wurde er Regierungsstatthalter des neuen Kantons Linth. Als solcher rief er anlässlich von Unruhen im Distrikt Glarus französische Truppen zu Hilfe, was seine Position vor Ort prekär machte. Aufgrund des Umstands, dass sich Heussi in Ausführung der Anordnungen der Zentralverwaltung immer wieder gegen die Bevölkerung stellte, war er mehrere Male gezwungen, mindestens zeitweise aus dem Kanton respektive aus dem Distrikt Glarus zu fliehen. Der kantonale Strasseninspektor berichtete zu Beginn des Jahres 1801 einmal mehr nach Bern, das Volk würde die von der helvetischen Regierung her kommenden und auch seine eigenen Anordnungen missachten, wofür er unter anderem die fehlende Unterstützung respektive die fehlende Autorität der kantonalen Verwaltungskammer verantwortlich machte.³¹⁹ In folgenden Schreiben nannte er ausbleibende Zahlungen an die Wegknechte als eine der Ursachen des allseitigen passiven Widerstands im Strassenwesen.³²⁰ Mitte Februar 1802 bat Heussi die Zentralverwaltung um seine Entlassung. Er werde in seiner Position vom Volke angefeindet.³²¹ Am 20. August 1802 meldete dem Kriegsminister seine jüngste Flucht und erinnerte diesen, dass auch er persönlich noch 425 Franken zugute habe.³²² Damit endet der Briefwechsel.

Mit dem Untergang der Helvetischen Republik war die Geschichte der Strassenreform aber nicht zu Ende. Sie hatte in einzelnen Ständen der Alten Eidgenossenschaft bereits im Ancien Régime begonnen. In dieser stellte die Helvetik wohl eine forcierte Phase mit teilweise überzogenen zentral- und nationalstaatlichen Zielsetzungen dar. Sie setzte sich in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts und dann vor allem der Regenerationszeit in den Kantonen in unterschiedlichem Tempo und in unterschiedlicher Intensität fort. Das Strassenwesen blieb dabei eine wichtige Leitlinie der allgemeinen Verwaltungsmodernisierung. Positive Wirkungslinien ergaben sich in den unmittelbar auf die Zeit der Helvetik folgenden Jahren vor allem über die personellen

319 CH-BAR#B0#1000/1483#3152#1, fol. 161–164 [PDF-S. 278–284].

320 CH-BAR#B0#1000/1483#3152#1, fol. 340–342 [PDF-S. 602–607].

321 CH-BAR#B0#1000/1483#3152#1, fol. 362 [PDF-S. 639–640].

322 ASHR X, Nr. 2083, 845. Zu Johann Jakob Heussi vgl. Winteler, Jakob. Geschichte des Landes Glarus, Bd. 2: Von 1638 bis zur Gegenwart, Glarus 1954, 230, 261, 285–302, 319, 325–326, 331–336.

Kontinuitäten jener Fachleute, die in den Kantonen einfach weiterarbeiteten und die schon bestehenden Strassenämter fortführten respektive in den neuen Kantonen erst aufbauten. Bemerkenswerte Kontinuitäten ergaben sich beispielsweise bei folgenden Personen und Kantonen:

- Abram-Henri [Exchaquet](#) (1742–1814), der ab 1767 in der Waadt tätig gewesen und 1779 zum Strasseninspektor aufgerückt war, hatte diese Funktion auch im helvetischen Kanton Léman inne. 1801 wurde er zum Nachfolger von Jean Samuel Guisan als Generalinspektor gewählt. Nach der Helvetik ist er als Strasseninspektor wieder im Kanton Waadt überliefert.
- Pierre [Bel](#) (1742–1803), der in der bernischen Strassenverwaltung des Ancien Régime zeitweise mit Exchaquet zusammengearbeitet hatte, war in der Zeit der Helvetik Strasseninspektor des Kantons Freiburg. 1803 wurde er kantonaler Strassen- und Brückenaufseher des nördlichen Teils des Kantons Waadt.
- Francesco, [Meschini](#) (1792–1840) war 1801 bis 1803 Mitglied der Verwaltungskammer des Kantons Lugano und Strassen- und Brückeninspektor der Kantone Lugano und Bellinzona. Sein 1801 entworfener Sanierungsplan³²³ wurde die Grundlage der Realisierung der im neuen Kanton Tessin ab 1803 direkt folgenden Strassenausbauten. Meschini leitete in der Regierung des neuen Kantons die öffentlichen Arbeiten bis in die 1820er-Jahre.
- Sigmund [Spitteler](#) (1732–1818) war 1780 vom Kleinen Rat in Zürich als Strasseninspektor gewählt worden. Diese Funktion hatte er dann auch in den helvetischen Kantonen Zürich und Baden inne. Er blieb nach 1803 im zürcherischen Weg- und Strassendepartement tätig, wo er unter anderem die erste Etappe des Kunststrassenausbaus und namentlich den Bau der Strasse von Zürich nach Knonau leitete.
- Johann Jakob [Schäfer](#) (1749–1823) war in der Zeit der Helvetik strassenverantwortliches Mitglied der Verwaltungskammer des Kantons Basel. Nach 1803 wurde er zunächst Kantonsgeometer, bevor er 1806 zum sogenannten Landkommissar ernannt wurde.

Ähnliche Karrieren in den entstehenden Tiefbauressorts vor, während und nach der Helvetik wären anhand von Caspar Moor aus dem Kanton Oberland, Joachim Eugen Müller aus dem Kanton Waldstätten, Johann Daniel Osterrieth aus dem Kanton Bern oder Karl Josef Schwaller aus dem Kanton Solothurn nachzuzeichnen. Diese Fachleute bauten nicht zuletzt auf dem im ausgehenden Ancien Régime und forciert in der Zeit der Helvetik geschaffenen und verbreiteten Knowhow, den Verwaltungsgrundlagen, den Lehrbüchern und den Instruktionen auf.

Eine genauere Untersuchung verdienen die Fragen, ob und wie weit der Bau der Strasse über den Simplon in den Jahren 1800 bis 1805 und die Linthkorrektur, die Kanalbauten in der Linthebene der Jahre 1807 bis 1823 auch auf Planungen und personellen Konstellationen der Helvetik beruhten. Langfristige Wirkungslinien wären im forcierten Kunststrassenbau der 1820er- und vor allem der 1830er-Jahre zu suchen – und auch zu finden.

ANHANG

Abkürzungen

Kantonskarten der Kantonsdossiers

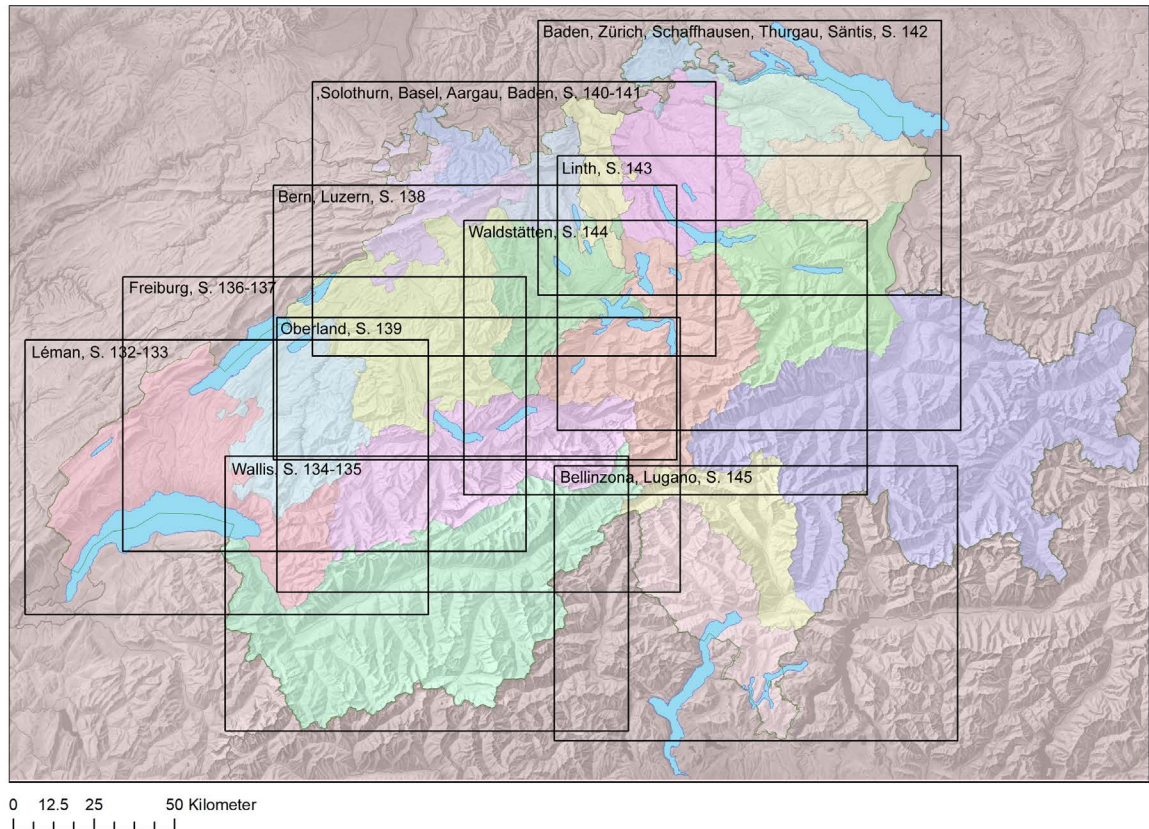
Bibliographie zur helvetischen Strassenenquête

Abkürzungsverzeichnis

ACV	Archives cantonales vaudoises
AS	Atlas Suisse; siehe Kartenverzeichnis
ASHR	Amtliche Sammlung der Acten aus der Zeit der Helvetischen Republik (1798–1803)
BAR	Schweizerisches Bundesarchiv
GD	SNF-Projekt GIS-Dufour
GIS	Geografisches Informationssystem
HSE	Helvetische Strassenenquête
HLS	Historisches Lexikon der Schweiz online
IVS	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
LK	Kartenwerke von swisstopo, 1:25'000 und 1:50'000
Sta..	Staatsarchiv und folgend Kantonskürzel, z.B. StaSO
StG	Strassengesetz
StR	Strassenreglement
TA	Topographischer Atlas /Siegfriedkarte
TK I	Topographische Karte / Dufourkarte, erste Auflage, 1842–1865
TK II	Topographische Karte / Dufourkarte, Auflage um 1900, 1898–1904
TLM	Topographisches Landschaftsmodel von swisstopo, Stand 2015

Die Strassennetze der Kantone

Die Grundlagen zu den Karten sind am besten über die jeweiligen [Kantonsdossiers](#) der Projekt-Website zugreifbar, in denen die Rekonstruktion des Netzes begründet und die Quellenbefunde ansatzweise interpretiert werden.



Die Strassenklassen

In der Aufforderung des Kriegsministers zur Klassifikation der Strassen vom 18. Oktober 1800, im Gesetz vom 22. Oktober 1800 und in folgenden Präzisierungen des Kriegsministers wurde kurz erläutert, was die verschiedenen Klassen auszeichnete:

1. Klasse

Hauptstrassen, die durch Transport grosser Lasten, durch Diligencen und allgemein grosse Frequenzen am meisten mitgenommen werden.

2. Klasse

Wege, die durch Fuhrwerke des Handelsverkehrs weniger mitgenommen werden, die aber dennoch zu den grossen Strassen gerechnet werden.

3. Klasse

Kommunikationswege, die von den grossen Strassen aus ins Landesinnere führen oder die Regionen untereinander verbinden.

4. Klasse

Gemeindeverbindungen.

5. Klasse

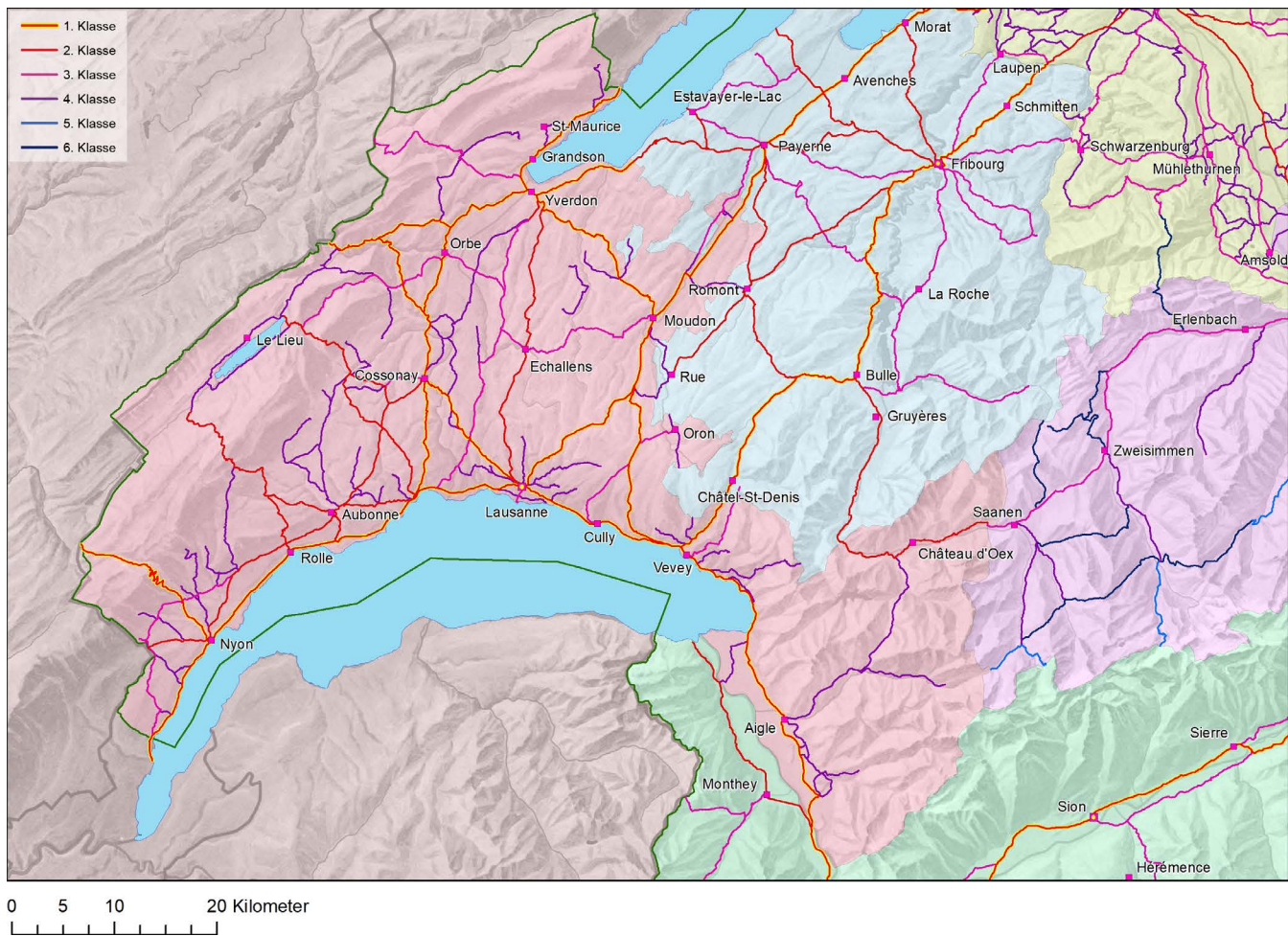
Saumwege.

6. Klasse

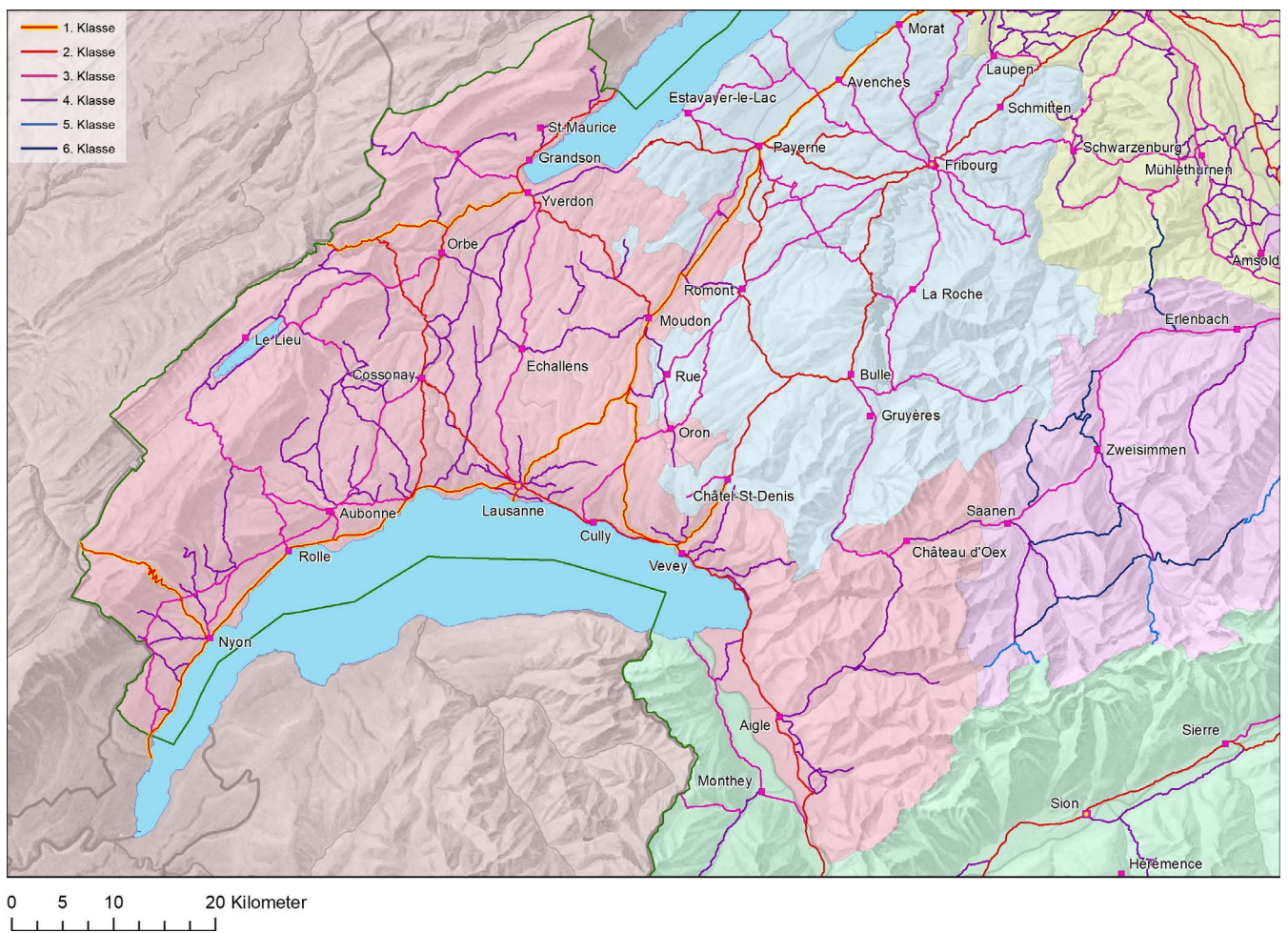
Fusswege.

Wir stützen uns für die Paraphrasierung der Strassenklassen, die Grundlage für die Rekonstruktion der Strassennetze im Geografischen Informationssystem ist, auf das französische Circulaire vom 18. Oktober 1800, auf dessen deutsche Version, auf den deutschen Text des Gesetzes vom 22. Oktober 1800 sowie auf die Klassifizierungen der Kantone Basel und Waldstätten. Siehe dazu Kapitel «Die Strassenklassifizierung als Grundlage des Vollzugs des Gesetzes vom 22. Oktober 1800» (S. 92–93) inklusive die beiden ersten Unterkapitel «Strassenklassen der helvetischen Strassenenquête» (S. 93–95) und «Der Auftrag an die Verwaltungskammern der helvetischen Kantone» (S. 95–97).

Kanton Léman

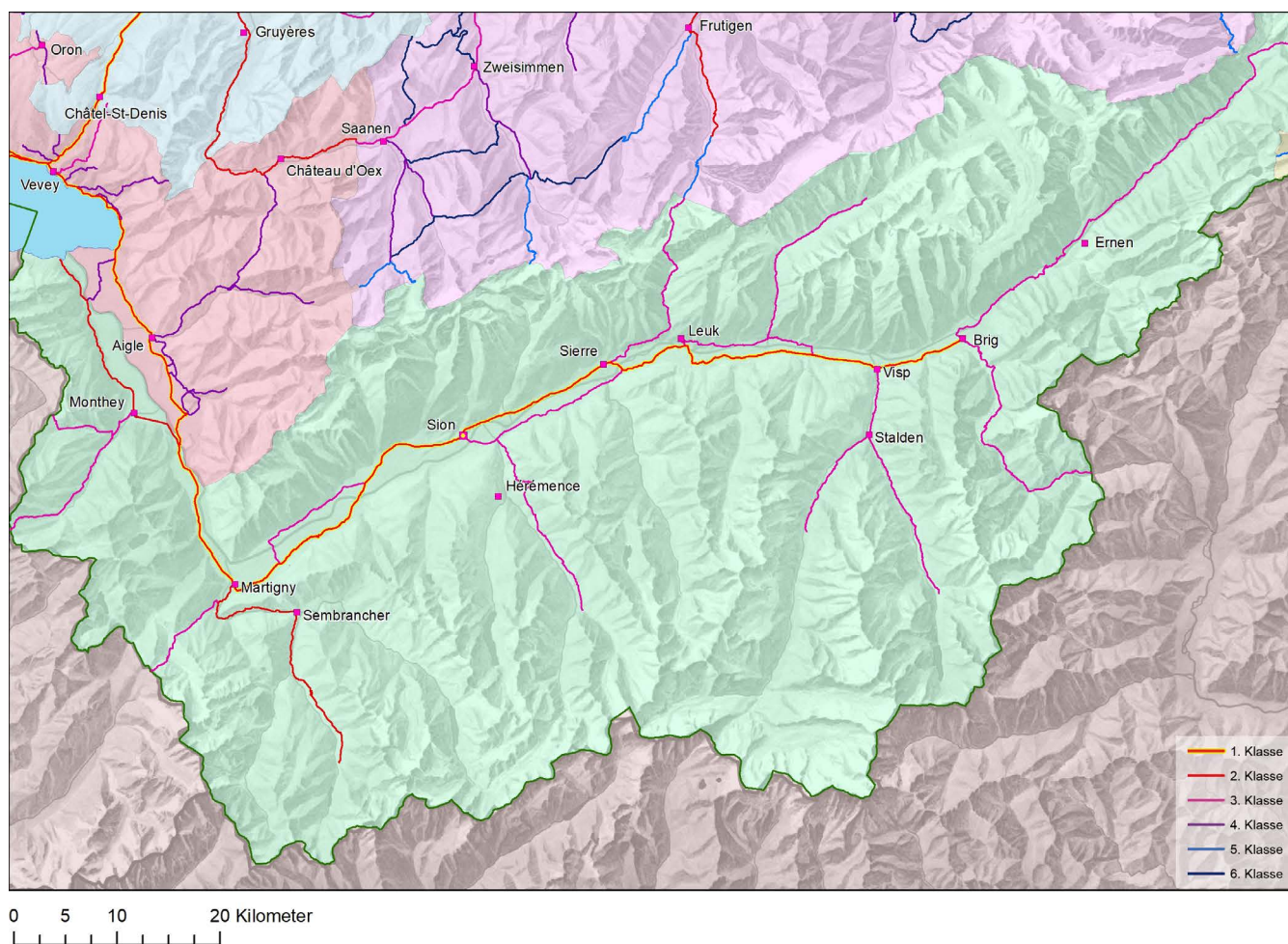


Das Strassennetz des Kantons Léman nach der Klassifikation vom 23. Oktober 1800. Für die Mehrzahl der Strassen der vierten Klasse gab die Klassifikation vom 23. Oktober 1800 nur die Gemeinde an, durch die sie führten, nicht aber die Anfangs- und Endpunkte. Wir haben sie anhand von historischen Karten und Plänen identifiziert. Nicht in allen Fällen ist deren konkreter Verlauf jedoch gesichert. ([Kantonsdossier Léman](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

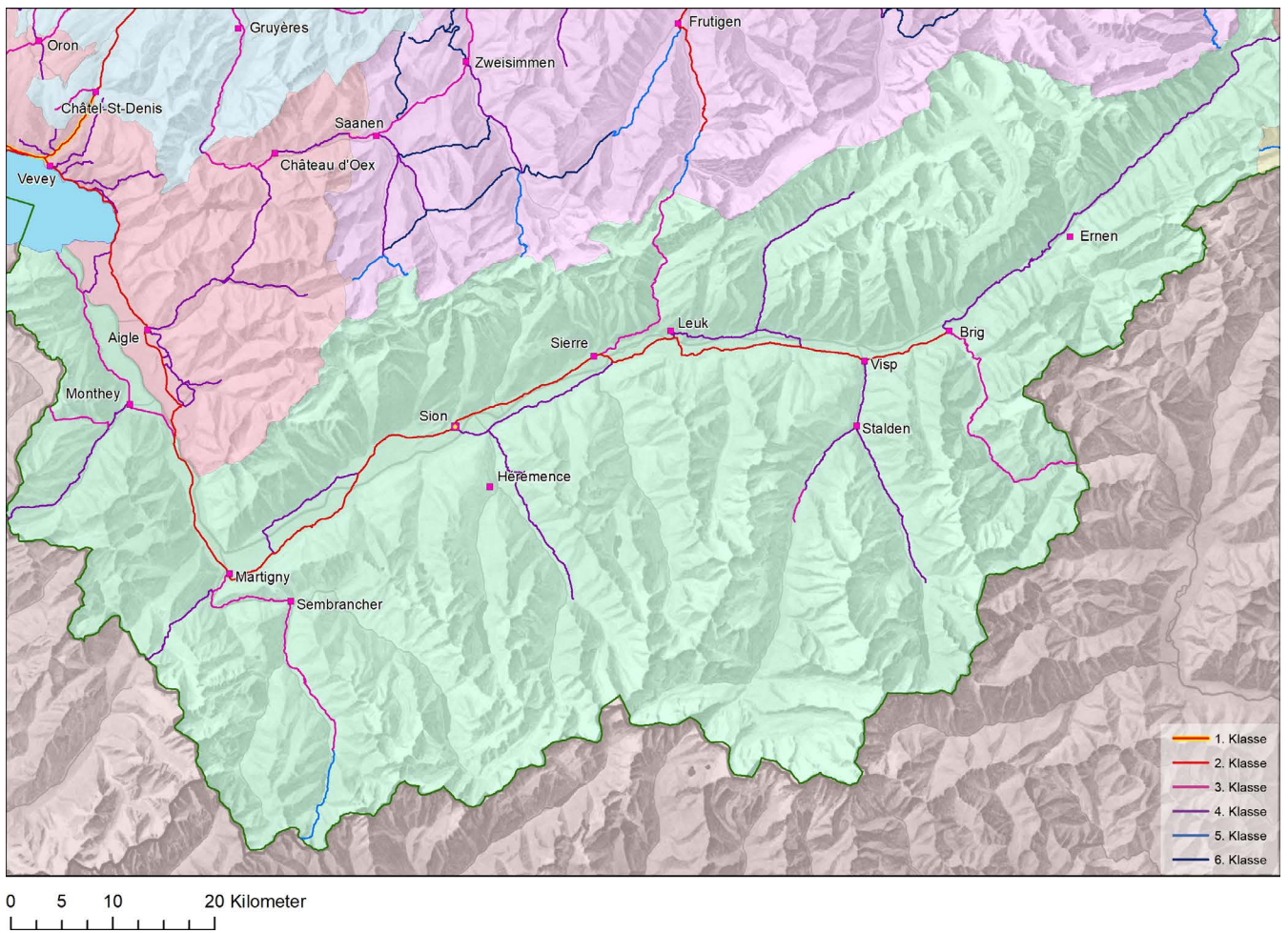


Das Strassennetz nach der Rückmeldung des Kriegsministers vom 9. November 1800. ([Kantonsdossier Léman](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Kanton Wallis

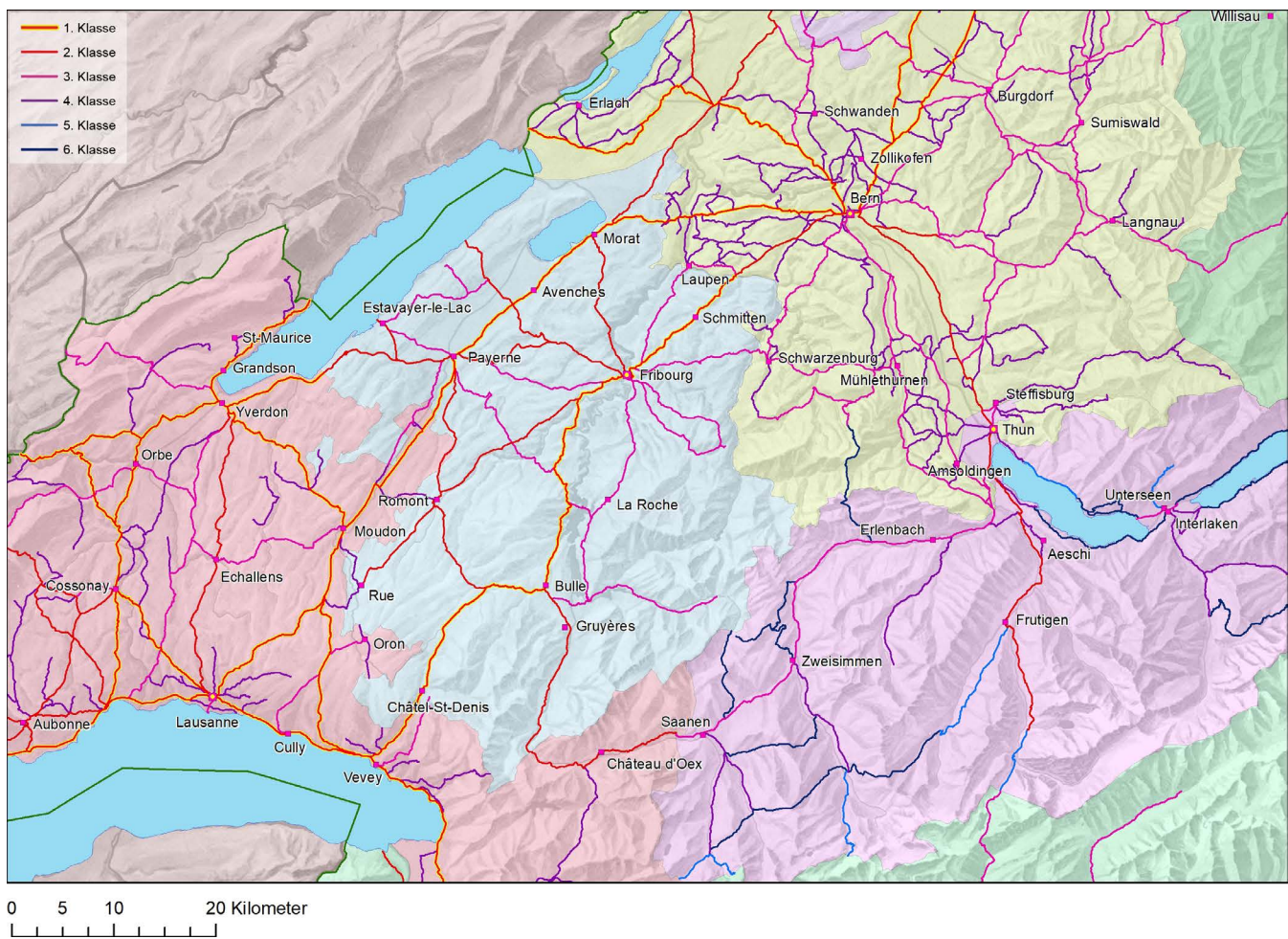


Das Strassennetz des Kantons Wallis gemäss der Klassifizierung der kantonalen Verwaltungskammer vom 11. November 1800.
([Kantonsdossier Wallis](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

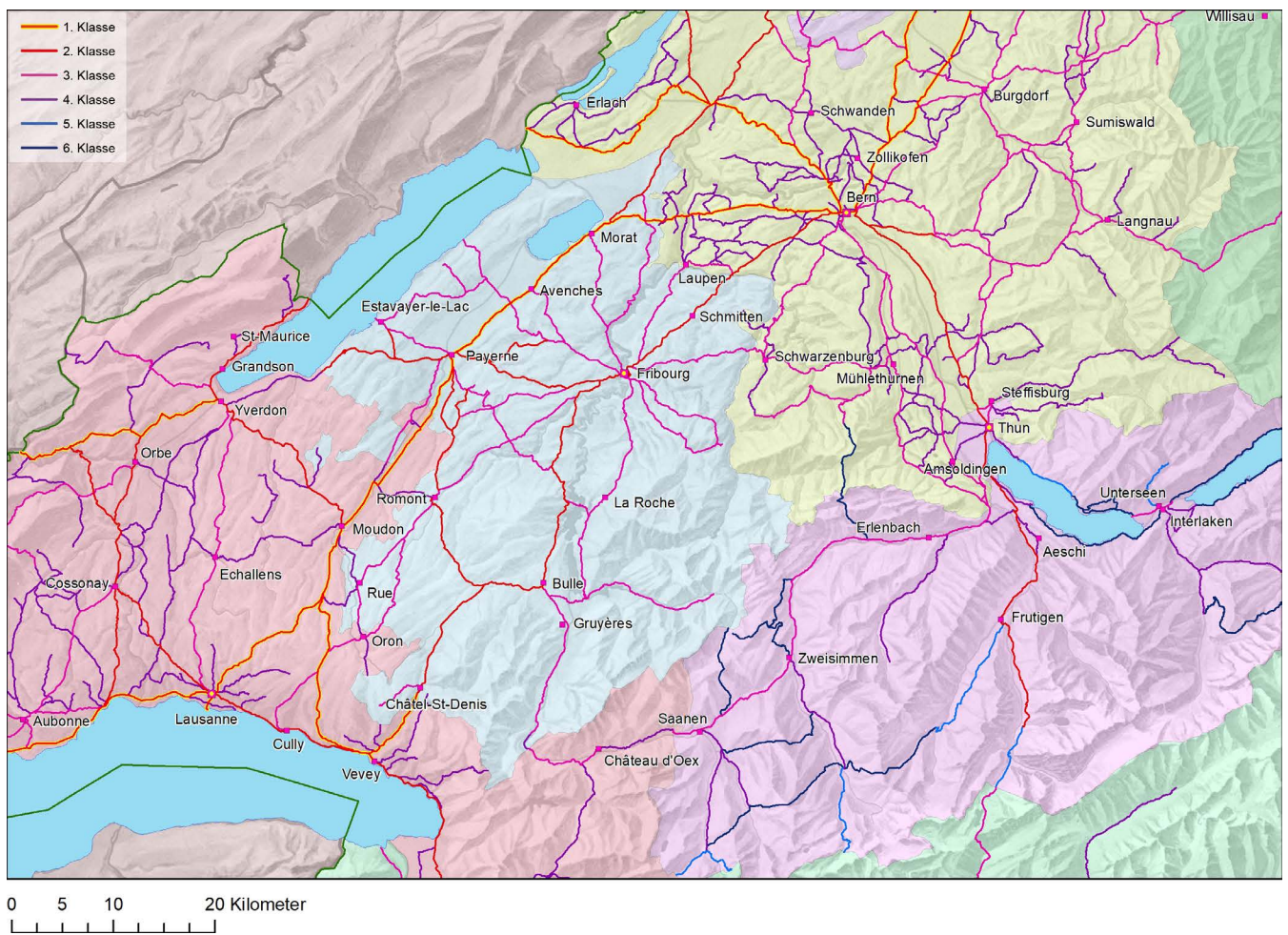


Vom Kriegsminister mit Schreiben vom 13. Dezember 1800 bereinigtes Netz. ([Kantonsdossier Wallis](#) GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Kanton Freiburg

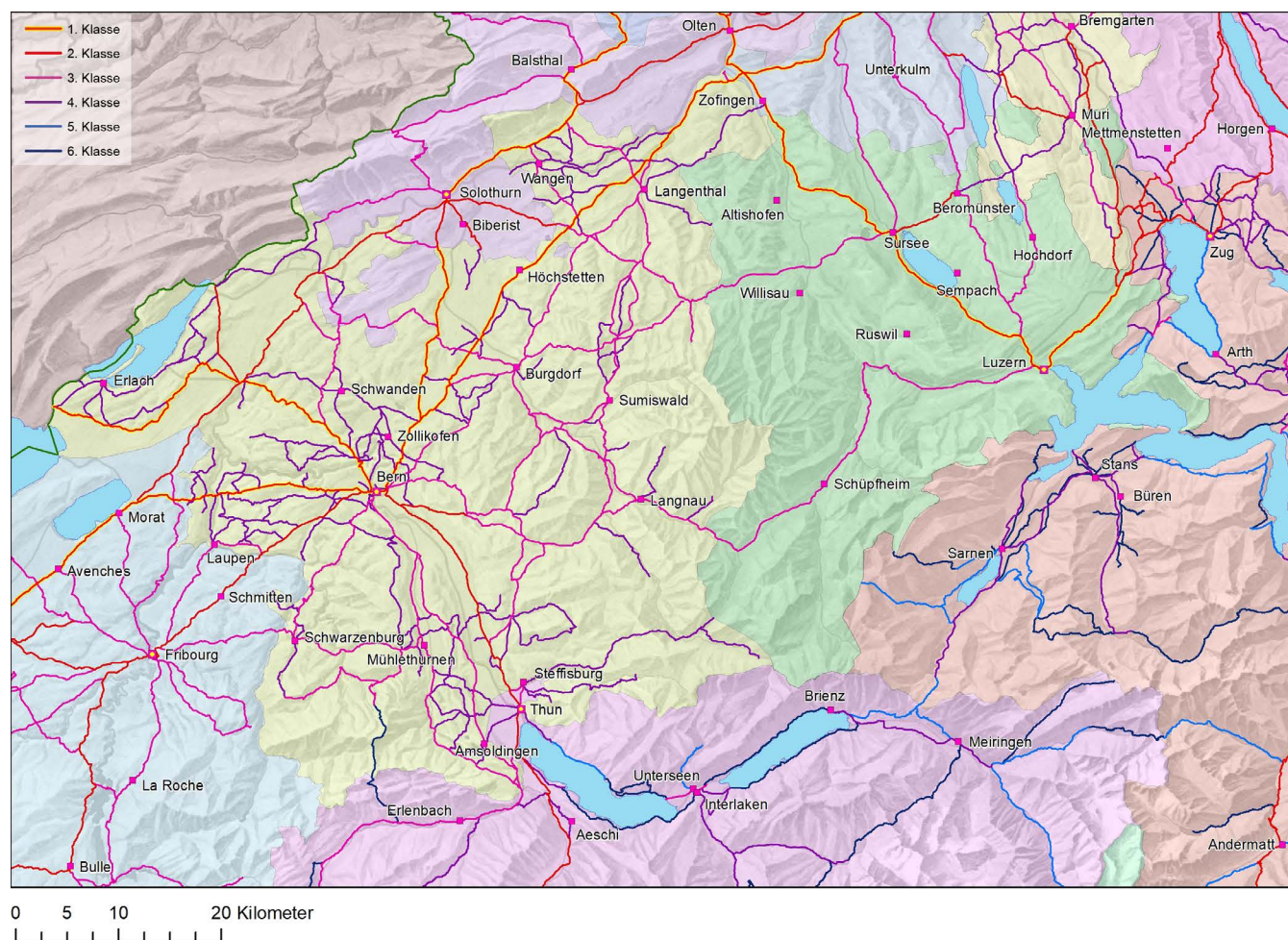


Das Strassennetz des Kantons Freiburg anhand des Berichts über die Brücken und Strassen des Kantons Freiburg vom 14. Mai 1799. ([Kantonsdossier Freiburg](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)



Das Strassennetz des Kantons Freiburg nach der Rückmeldung des Kriegsministers vom 13. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Freiburg](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

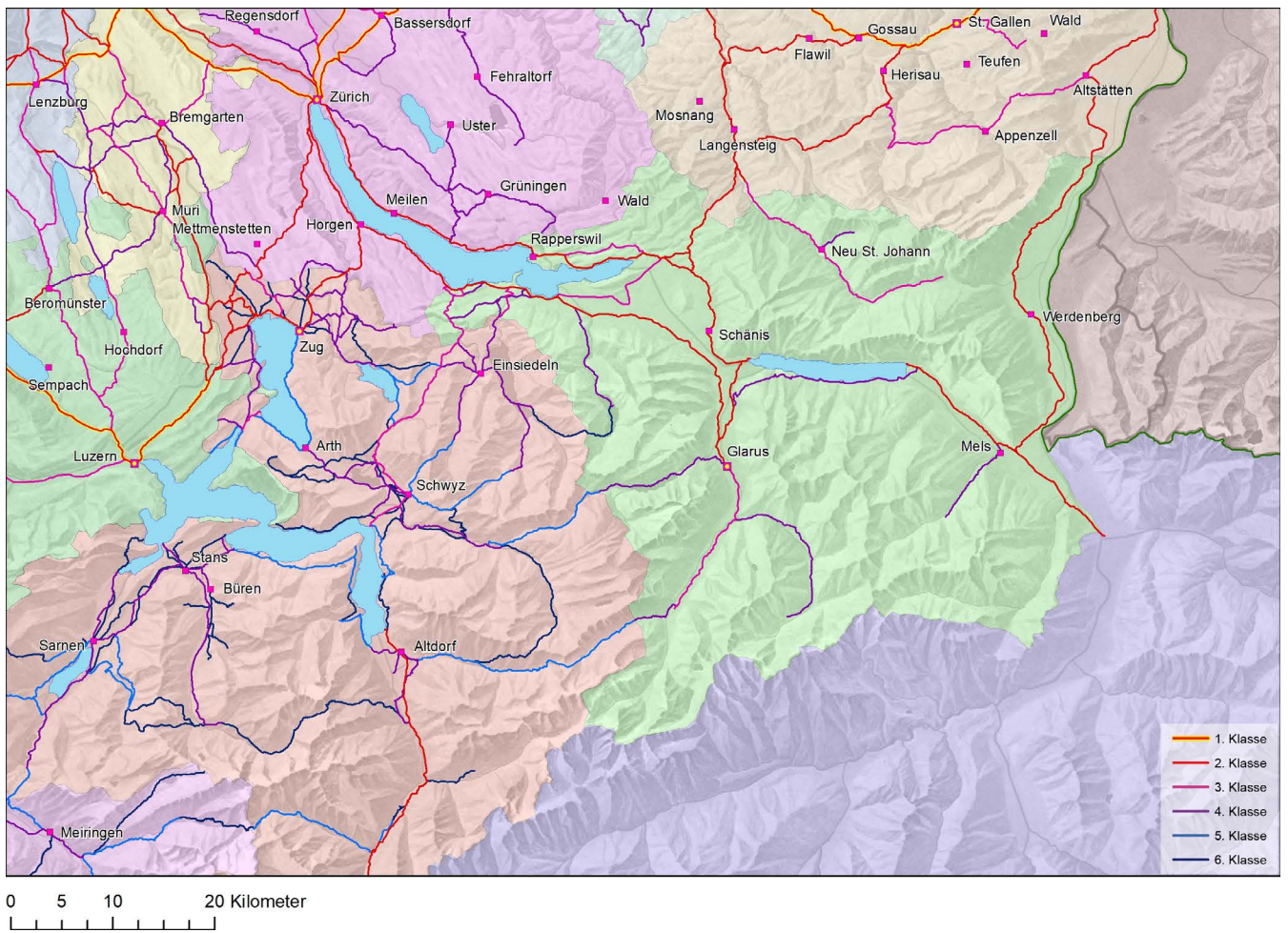
Kantone Bern und Luzern



Das Strassennetz des Kantons Bern gemäss der Klassifizierung der kantonalen Verwaltungskammer und den Rückmeldungen des Kriegsministers in den benachbarten Kantonen. ([Kantonsdossier Bern](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

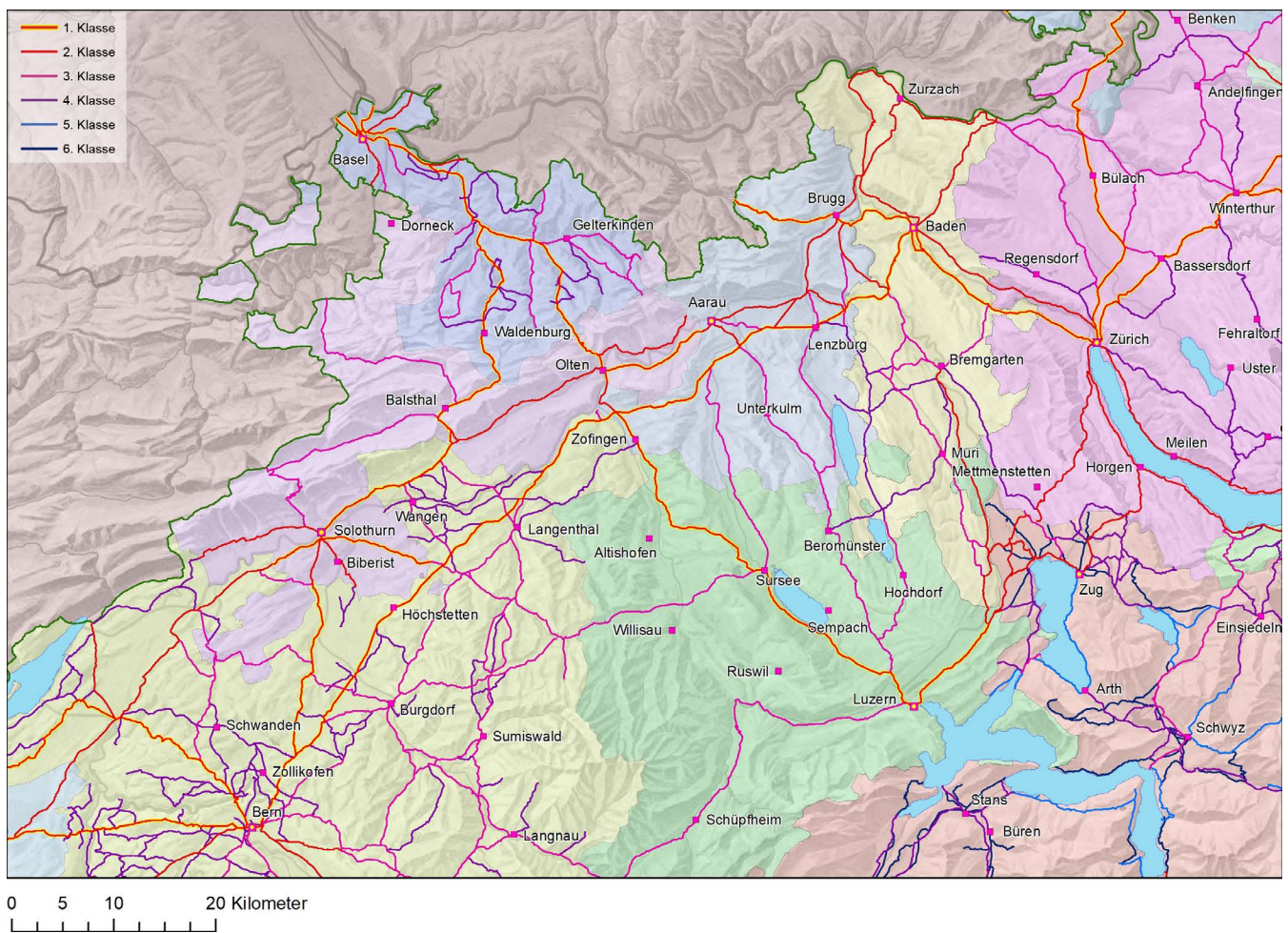
Das stark auf die Stadt Luzern hin ausgerichtete Strassennetz des Kantons Luzern gemäss der Klassifizierung vom 4. November und der Rückmeldung aus dem Kriegsministerium vom 26. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Luzern](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Kanton Oberland



Das Strassennetz des Kantons Oberland gemäss der Rückmeldung des Kriegsministers vom 4. Januar 1801. ([Kantonsdossier Oberland](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Kantone Solothurn, Basel, Aargau und Baden

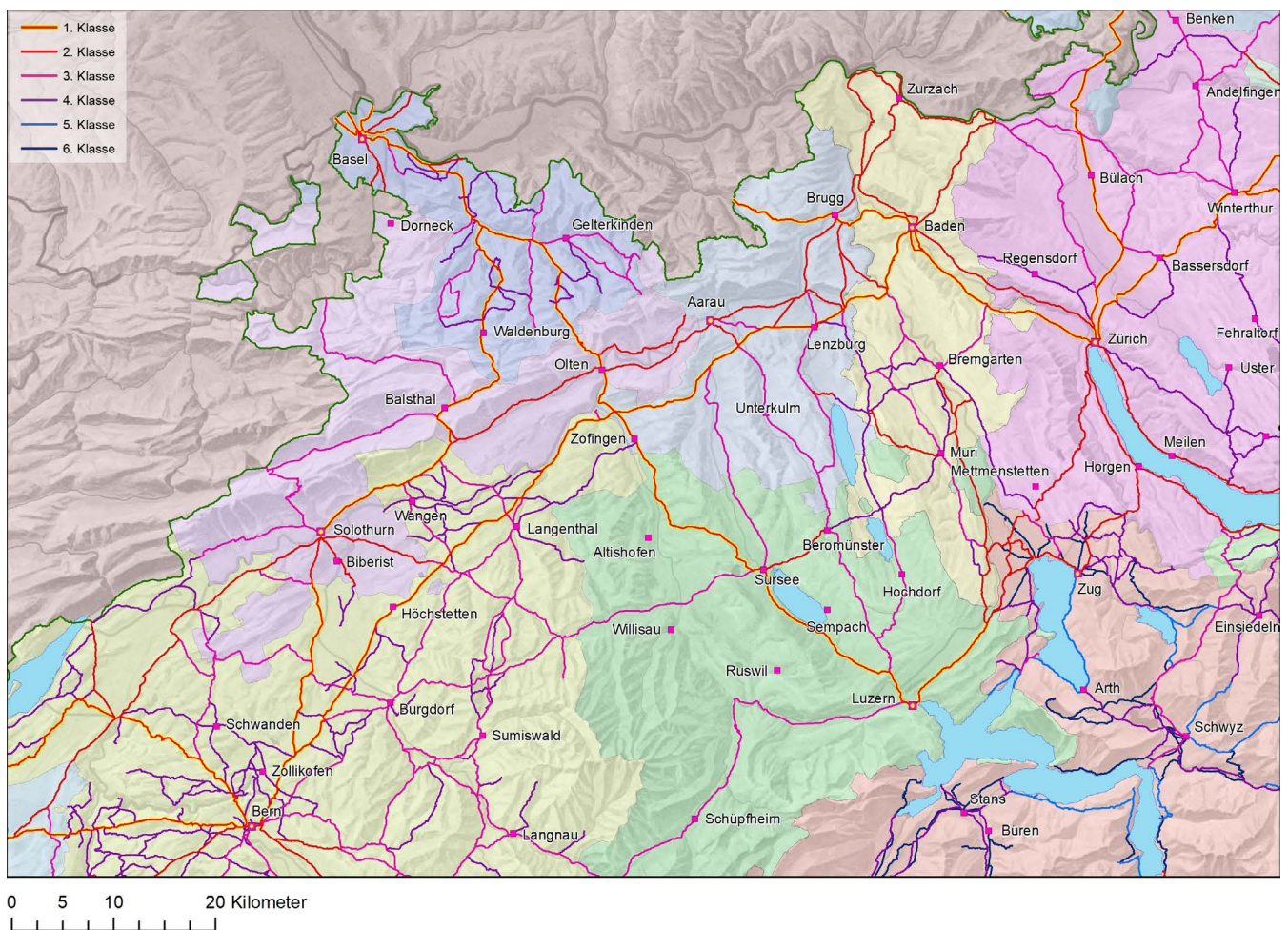


Das Strassennetz des Kantons Solothurn nach der Klassifikation vom 27. November 1800. Die Klassifikation der Verwaltungskammer ist hinsichtlich der Fortsetzung der Strassen in den benachbarten Kantonen in mehrerer Hinsicht inkonsistent. So sind die Strasse Solothurn–Bern und die Strasse Basel–Luzern südlich von Olten auf dem Gebiet des Kantons Solothurn nur zweitklassig. ([Kantonsdossier Solothurn](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Das Strassennetz des Kantons Basel nach der Rückmeldung des Kriegsministers vom 26. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Basel](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Das Strassennetz des Kantons Aargau nach der Rückmeldung des Kriegsministers vom 26. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Aargau](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Das Strassennetz des Kantons Baden nach der Rückmeldung des Kriegsministers vom 21. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Baden](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)



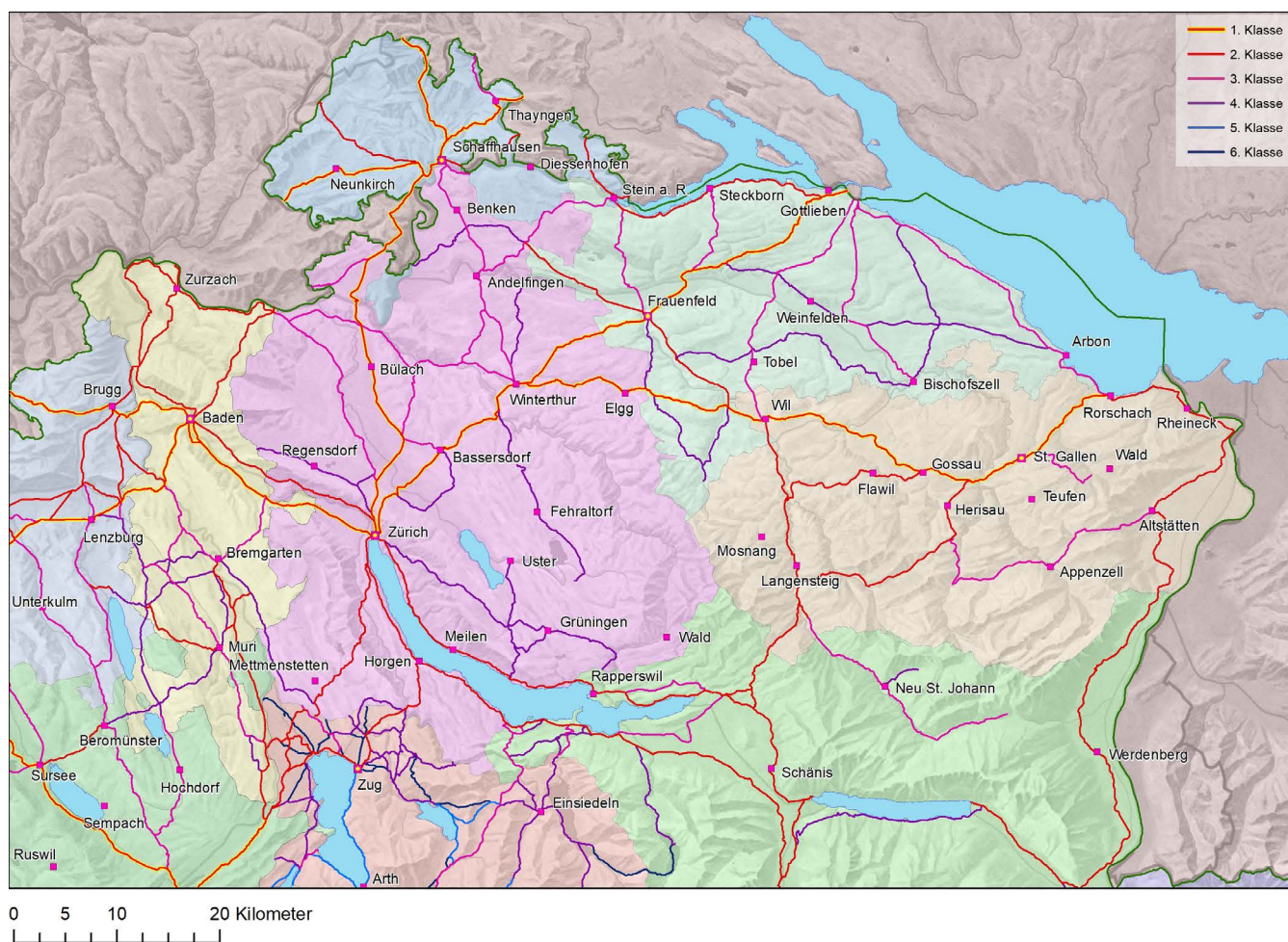
Das Strassennetz des Kantons Solothurn gemäss der 1801 überarbeiteten Klassifikation, in die die Rückmeldung des Kriegsministers vom 27. Dezember 1800 eingeflossen war. Eine wichtige Änderung war die Abklassierung der alten über Solothurn, Aarberg und Murten führenden Mittellandroute. Auch in dieser Klassifizierung ist der Solothurner Abschnitt der Strasse Bern–Solothurn nur zweitklassig. Es muss sich angesichts der Tatsache, dass die Fortsetzungen in den Kantonen Bern und Basel erstklassig waren, um einen Fehler handeln. ([Kantonsdossier Solothurn](#); GIS HLS 2018; Relief Imhof 1982)

Das Strassennetz des Kantons Basel nach der Rückmeldung des Kriegsministers vom 26. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Basel](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Das Strassennetz des Kantons Aargau nach der Rückmeldung des Kriegsministers vom 26. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Aargau](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Das Strassennetz des Kantons Baden nach der Rückmeldung des Kriegsministers vom 21. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Baden](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Kantone Baden, Zürich, Schaffhausen, Thurgau und Säntis



Das Strassennetz des Kantons Baden nach der Rückmeldung des Kriegsministers vom 21. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Baden](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

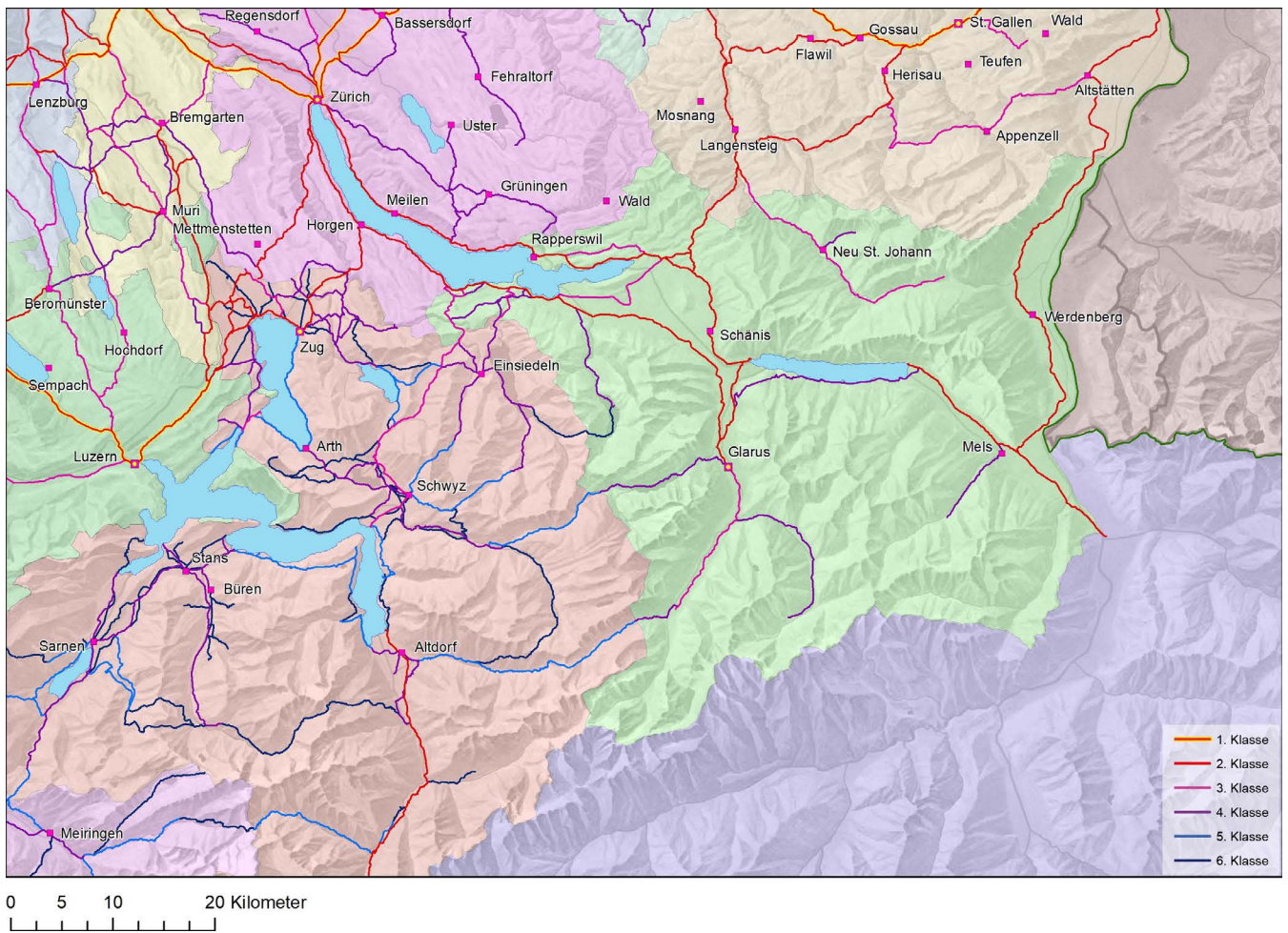
Das Strassennetz des Kantons Zürich nach der Klassifikation vom 20. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Zürich](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Strassennetz des Kantons Schaffhausen gemäss der Klassifizierung der kantonalen Verwaltungskammer vom 18. November 1800 und der Rückmeldung des Kriegsministers vom 30. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Schaffhausen](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Das Strassennetz des Kantons Säntis nach der Rückmeldung des Kriegsministers vom 12. November und vom 25. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Säntis](#); GIS HSE 1800; Relief Imhof 1982)

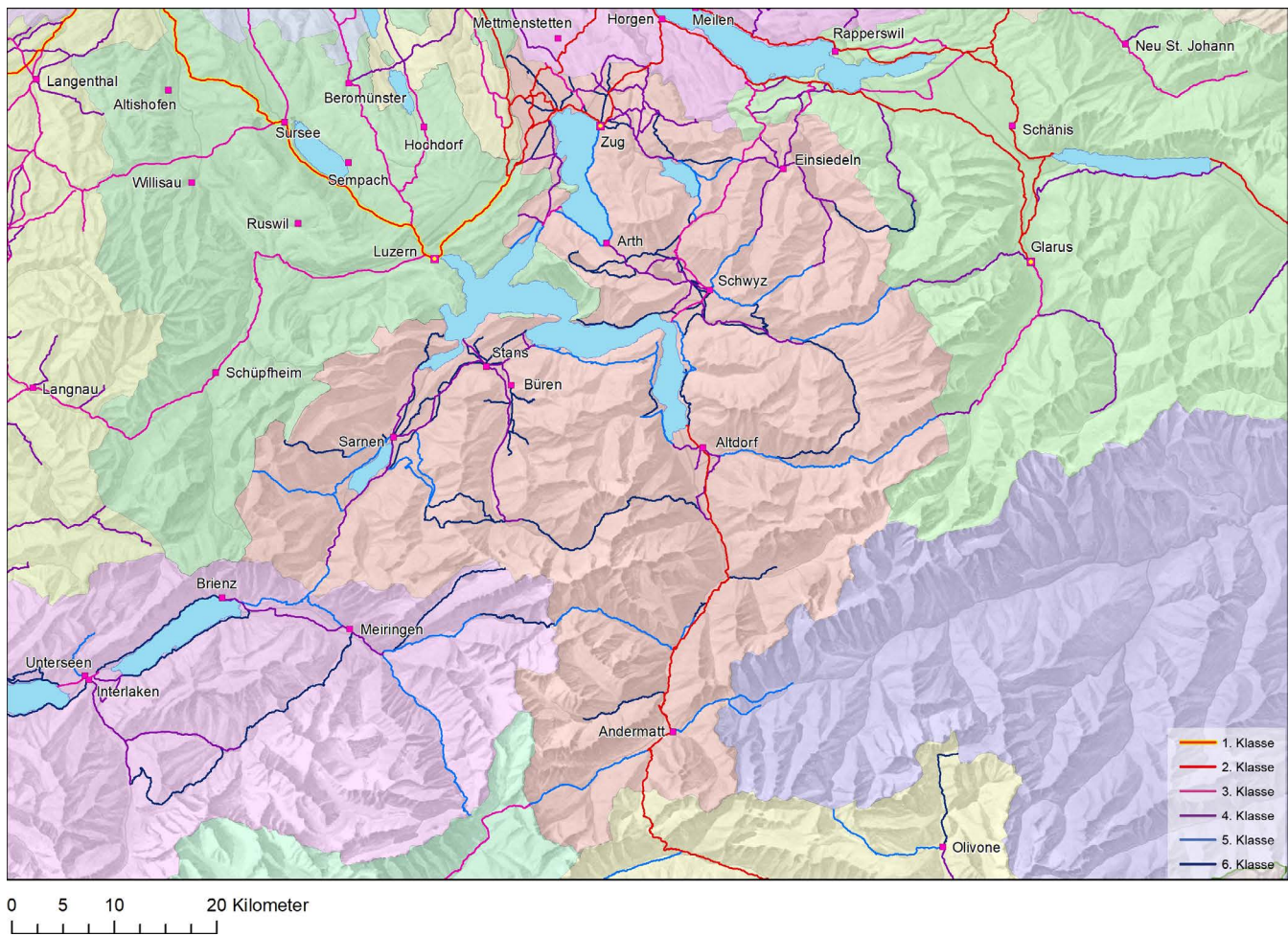
Das Strassennetz des Kantons Thurgau gemäss der Klassifikation der kantonalen Verwaltungskammer. ([Kantonsdossier Thurgau](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Kanton Linth



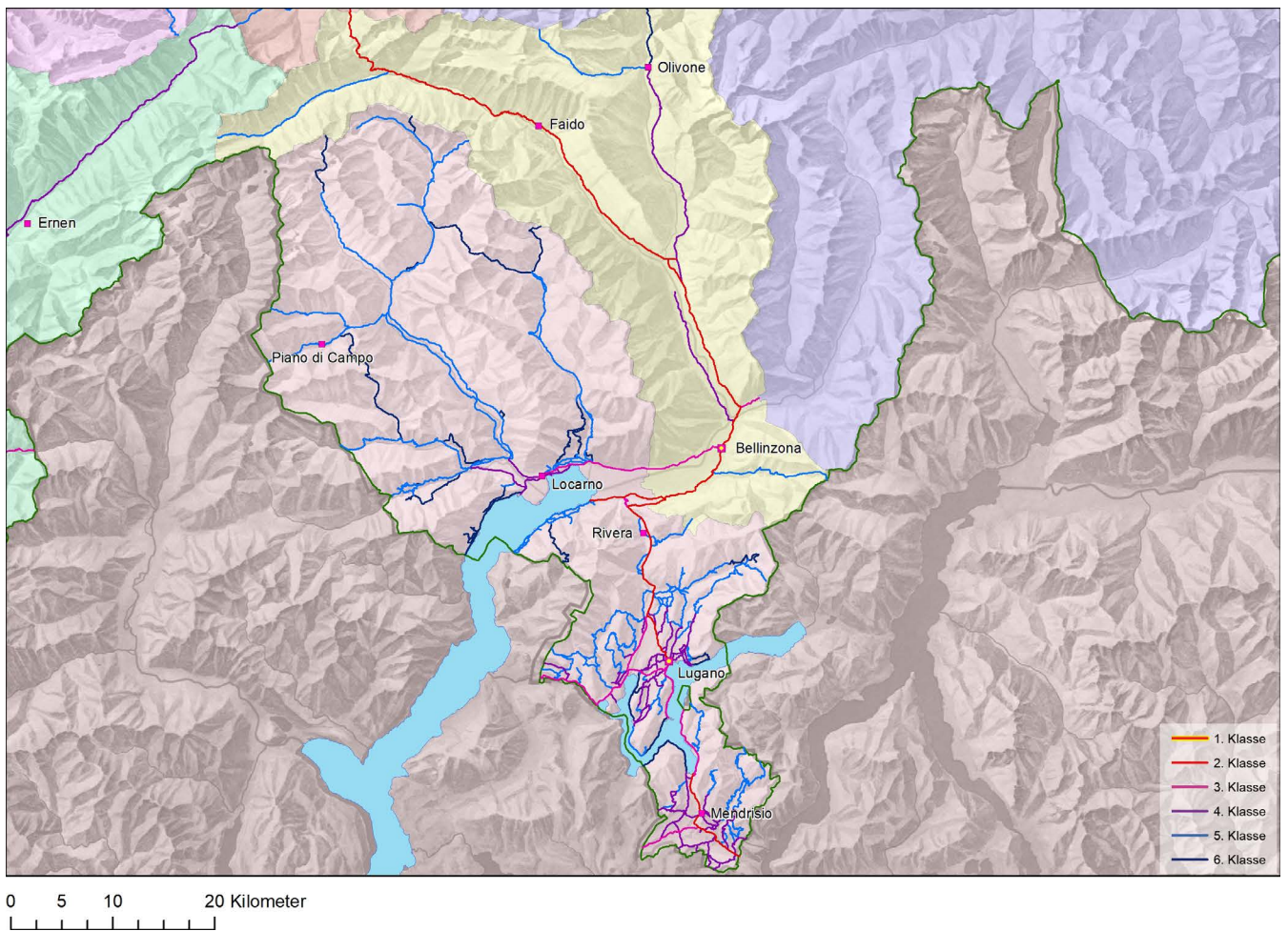
Strassennetz des Kantons Linth gemäss der Klassifizierung der kantonalen Verwaltungskammer. ([Kantonsdossier Linth](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Kanton Waldstätten



Das Strassennetz des Kantons Waldstätten nach der Rückmeldung des Kriegsministeriums vom 30. Dezember 1800. ([Kantonsdossier Waldstätten](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Kantone Bellinzona und Lugano



Bei der Strassenklassierung des Kantons Bellinzona handelt es sich um eine Rekonstruktion. Das Schreiben von Sacchi vom 2. November 1800 nannte nur Strassen und Wege, klassifizierte sie aber nicht. Unsere Klassierung beruht auf den Einstufungen der Fortsetzungen dieser Strassen in den benachbarten Kantonen, auf der ganz Helvetien umfassenden Hauptstrassenliste von 1798/99, auf der Strassenliste von Giuseppe Rusconi vom 12. Januar 1799 und auf der ausführlichen Beschreibung der Strassenzustände von Francesco Meschini vom 25. August 1801. ([Kantonsdossier Bellinzona](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Das Strassennetz des Kantons Lugano gemäss der Klassifizierung der kantonalen Verwaltungskammer vom 25. April 1801. ([Kantonsdossier Lugano](#); GIS HSE 2018; Relief Imhof 1982)

Bibliographie zur helvetischen Strassenenquête

Quellen

- Beschreibung des Quellenbestands [\[Link\]](#)
- Faksimiles und Transkriptionen, S. 147–157
- Zeitgenössische bautechnische Literatur [\[Link\]](#)
- Karten aus den Beständen des Bundesarchivs [\[Link\]](#)
- Karten [\[Link\]](#)
- Sekundärliteratur, S. 158–164

Faksimiles und Transkriptionen

Die Titelaufnahme der faksimilierten Quellen (Q) und deren Transkriptionen (T) ist wie folgt aufgebaut:

nach Themen:

- Reorganisation des Strassenwesens, Dokumente aus den Jahren 1798 bis 1801; chronologische Reihenfolge
- Vernehmlassung zum Entwurf des Strassengesetzes vom 15. September 1800; nach Kantonen gegliedert
- Klassifikationsumfrage (eigentliche Strassenenquête) vom 18. Oktober 1800; nach Kantonen gegliedert
- Weitere Strassenlisten; chronologische Reihenfolge
- Brückentabellen aus den Jahren 1799 und 1800; nach Kantonen gegliedert
- Umfrage zum Strassenwesen vom 15. Februar 1801 (Umfrage der 23 Fragen); nach Kantonen gegliedert
- Biographie von Jean Samuel Guisan

In sich sind die Titelaufnahmen wie folgt gegliedert:

- Betreffendes Gebiet: Helvetische Republik oder Kanton(e)
- Inhaltliche Kurzbezeichnung (teilweise auch Titel)
- Autor und/oder Unterzeichnender
- Datum/Jahr
- Signatur des Bundesarchivs und in wenigen Fällen der Staatsarchive
- Link zum gescannten Dokument (Q),
- Link zur Transkription (T).

Zu den Quellen siehe auch «Beschreibung des Quellenbestands».

Reorganisation des Strassenwesens

Helvetische Republik, Denkschrift über die Wegnetze und neue Art ihres Unterhalts («Mémoire sur les communications, et un nouveau mode pour leur entretien»), Jean Samuel Guisan, Oktober 1798, CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 33-48 [PDF 149-164].	Q	T
Zentralverwaltung, Anstellung von Jean Samuel Guisan, Beschluss des Direktoriums, 27. Oktober 1798, CH-BAR#B0#1000/1483#3144#1, p. 29 [PDF 35].	Q	T
Helvetische Republik, Aufforderung der Verbesserung der von Luzern aus führenden Hauptverbindungen, Schreiben des Finanzministers Hans Conrad Finsler an den Kriegsminister Joseph Lanther, 27. Oktober 1798, CH-BAR#B0#1000/1483#3150#1, fol. 143-143v [PDF 217-218].	Q	T
Helvetische Republik, Organisation der Strassenämter («Organisation de l'Inspection des Chemins»), Vorschlag des Kriegsministers Joseph Lanther und Entscheid des Direktoriums, 5. März 1799, CH-BAR#B0#1000/1483#3168#1, fol. 276-278v [PDF 72-77].	Q	T
Anfrage von Kriegsminister Joseph Lanther an das Direktorium wegen eines militärischen Rangs für Jean Samuel Guisan, 26. April 1799, CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 245-246 [PDF 367-368].	Q	T

Helvetische Republik, Bericht über den Zustand der Wege und die Mittel, diese zu reparieren («Sur l'état des chemins et les moyens de les [...] réparer», Rapport), Kriegsminister Joseph Lanther an das Direktorium, 19. Oktober 1799, CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 277-280 [PDF 402-405].	Q	T
Bericht des Kriegsministers Joseph Lanther an das Direktorium wegen der Anmahnung des Wegunterhalts durch den französischen General Rheinwald, 19. Oktober 1799, CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 311-313 [PDF 436-438].	Q	T
Aargau, Strassen-Rapport, Verwaltungskammer an den Kriegsminister, 16. November 1799, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 31-46 [PDF 58-84].	Q	T
Helvetische Republik, Bemerkungen über die Wege («Notes sur les chemins»), [Jean Samuel Guisan], 5. Dezember 1799, CH-BAR#B0#1000/1483#3173-04#1, fol. 157-160v [PDF 24-30]	Q	T
Helvetische Republik, Bericht an das Direktorium über die Organisation des Brücken- und Strassenwesens («Rapport sur l'organisation des ponts et chaussées»), Kriegsminister Joseph Lanther [federführend Jean Samuel Guisan], 15. März 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3168-03#1, fol. 129-139 [PDF 1-18]	Q	T
Helvetische Republik, Protokoll der Beratung des Direktoriums über den Bericht bezüglich einer neuen Organisation des Brücken- und Strassenwesens («Rapport sur une nouvelle organisation et la réparation des ponts et chaussées, Extrait du Procès verbal de la Commission Exécutive»), 22. März 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3147#1, fol. 219-219v [PDF 315-316].	Q	T
Helvetische Republik, zweiter Bericht über die Organisation des Strassenwesens («Organisation des chemins», Rapport), Kriegsminister Joseph Lanther [federführend Jean Samuel Guisan] an das Direktorium, 5. April 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 439-463 [PDF 564-588].	Q	T
Helvetische Republik, Reform des Wegunterhalts («Projet sur Mode d'entretien des Routes»), [Jean Samuel Guisan], Juni/Juli 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3173-03#1, fol. 39-140v [PDF 31-34].	Q	T
Helvetische Republik, Vermessung der Strassen, Rundschreiben an die Kantone («Mesurer les routes», Circulaire), Kriegsminister Joseph Lanther an die kantonalen Verwaltungskammern, 1. Juli 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 92-93 [PDF 95-96].	Q	T
Helvetische Republik, Gesetz zur Reorganisation des Strassenwesens, Entscheid des Direktoriums, 22. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3144#1, fol. 218-219 [PDF 303-305].	Q	T
Helvetische Republik, Bericht einer Reise in die Ostschweiz («Notes diverses. Extraites d'un voyage fait dans la Suisse orientale & autres lieux»), [Jean Samuel Guisan], 2. September 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3168-05#1, fol. 320-329 [PDF 31-46].	Q	T
Ernennung zum Generalinspektor, Rang und Lohn von Jean Samuel Guisan, Bericht des Kriegsministers Joseph Lanther und Entscheid des Direktoriums, 26. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 505-508 [PDF 630-633].	Q	T
Helvetische Republik, Instruktionen für die Brücken- und Strassenaufseher («Instructions pour les Employés des Ponts & Chaussées»), 30. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3151-04#1, fol. 114-123v [PDF 23-39].	Q	T
Kanton Linth, über die Wegverhältnisse, Bericht von Melchior Kubli an den Nationalpräfekten, 27. Januar 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3169#1, fol. 156-161 [PDF 298-308].	Q	T
Inventar der Bücher des Büros für Brücken- und Strassenwesen («Inventaire des Livres du Bureau des Ponts & Chaussée»), Sommer 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#2819#1, p. 1-2 [PDF 2-3].	Q	T

Kanton Rätien, Bemerkungen über das Strassenwesen und Vorschlag zu dessen «Erbeßerung in Rücksicht des Handlungs-, Fuhr-, Spedition- und Zollwesens», Finanzminister Johann Rudolf Dolder und Emanuel Küpfer, Chef der Abteilung Mauten und Zölle, 10. April 1802, CH-BAR#B0#1000/1483#3150#1, fol. 338-340v [PDF 546-551].	Q	T
---	---	---

Vernehmlassung zur Reorganisation des Strassenwesens vom 15./20. September 1800

Helvetische Republik, Vernehmlassung zur Reorganisation des Strassenwesens, Zirkular des Kriegsministers Joseph Lanther, 15. September 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 124-126 [PDF 127-130].	Q	T
Kanton Baden, Vernehmlassung zur Reorganisation des Strassenwesens, Antwort des Präsidenten der Verwaltungskammer, Kastor Joseph Dominik Baldinger, 3. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3154#1, fol. 101-104 [PDF 169-175].	Q	T
Kanton Basel, Vernehmlassung zur Reorganisation Strassenwesen, Antwort des Sekretärs der Verwaltungskammer Onophrion Bischof, 28. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3155#1, fol. 191-194v [PDF 338-345].	Q	T
Kanton Bern, Vernehmlassung zur Reorganisation des Strassenwesens, Antwort des Präsidenten der Verwaltungskammer David Rudolf von Fellenberg, 5. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3156#1, fol. 347-353 [PDF 570-582].	Q	T
Kanton Freiburg, Vernehmlassung zur Reorganisation des Strassenwesens, Antwort der Verwaltungskammer, Verwalter Blanc, 25. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3158#1, fol. 89-92 [PDF 144-150].	Q	T
Kanton Léman, Vernehmlassung zur Reorganisation des Strassenwesens, Antwort der Verwaltungskammer, Verwalter Jean Pierre Elie Bergier und Strasseninspektor Abram-Henri Exchaquet, 11. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3168-01#1, fol. 58-66 [PDF 103-118].	Q	T
Kanton Luzern, Vernehmlassung zur Reorganisation des Strassenwesens, Antwort des Präsidenten der Verwaltungskammer Lorenz Meyer, 23. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3161#1, fol. 146-150 [PDF 230-238].	Q	T
Kanton Säntis, Vernehmlassung zur Reorganisation des Strassenwesens, Antwort des Präsidenten der Verwaltungskammer Johann Georg Heer, 18. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3173-04#1, fol. 149-156 [PDF 11-23].	Q	T
Kanton Schaffhausen, Vernehmlassung zur Reorganisation des Strassenwesens, Antwort der kantonalen Verwaltungskammer, Oberweginspektor Johann L. Schalch, 14. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3162, fol. 46-50 [PDF 76-84].	Q	T
Kanton Thurgau, Vernehmlassung zur Reorganisation des Strassenwesens, Antwort des Präsidenten der Verwaltungskammer Johannes Morell, 28. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3163#1, fol. 281-282 [PDF 460-462].	Q	T
Kantons Waldstätten, Vernehmlassung zur Reorganisation des Strassenwesens, Antwort des Vizepräsidenten der Verwaltungskammer Anton Ulrich, 11. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3173-04#1, fol. 161-167v [PDF 31-44].	Q	T
Kanton Zürich, Vernehmlassung zur Reorganisation des Strassenwesens, Antwort des Präsidenten der Verwaltungskammer Theiler, 4. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3165#1, fol. 223-224 [PDF 368-373].	Q	T

Klassifikationsumfrage vom 18. Oktober 1800

Helvetische Republik, Klassifikationsumfrage, Zirkular des Kriegsministers Joseph Lanther, 18. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 142-143 [PDF 145-146].	Q	T
Helvetische Republik, Klassifikationsumfrage, Zirkular an mehrere Kantone, Erläuterung des Kriegsministers Joseph Lanther, 12. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 156 [PDF 159].	Q	T
Helvetische Republik und Kanton Luzern, Klassifikationsumfrage, Zirkular des Kriegsministers Joseph Lanther, Schreiben an die Verwaltungskammer des Kantons Luzern [als Beispiel für die gleich lautenden Schreiben an die anderen Kantone], 18. Oktober 1800, StaLU, Akt 27/149, 2a-2b.	Q	T
Kanton Aargau, Klassifikationsumfrage, Schreiben des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 26. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 186-187 [PDF 189-190].	Q	T
Kanton Baden, Klassifikationsumfrage, Antwort der Verwaltungskammer, Präsident Baldinger und Strasseninspektor Samuel Spitteler, 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 66-73 [PDF 120-132].	Q	T
Kanton Baden, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer des Kantons Baden, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 175-177 [PDF 178-180].	Q	T
Kanton Basel, Klassifikationsumfrage, Antwort der Verwaltungskammer, Jean Jacques Schäfer, 24. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 78-87v [PDF 139-157].	Q	T
Kanton Basel, Klassifikationsumfrage, Antwort der Verwaltungskammer, Jean Jacques Schäfer, 29. Oktober 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3170#1, fol. 1-9 [PDF 1-17].	Q	T
Kanton Basel, Klassifikationsumfrage, Schreiben des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 12. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 157 [PDF 160].	Q	T
Kanton Basel, Klassifikationsumfrage, Schreiben des Kriegsministers an die Verwaltungskammer des Kantons Basel, 24. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 180-181 [PDF 183-184].	Q	T
Kanton Bellinzona, Klassifikationsumfrage, Schreiben des Präsidenten der Verwaltungskammer Carlo Sacchi, 2. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 93-93v [PDF 167-168].	Q	T
Kantone Bellinzona und Lugano, Klassifikationsumfrage, Schreiben des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammern, 31. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 193-194 [PDF 196-197].	Q	T
Kanton Bellinzona, Klassifikationsumfrage, Schreiben des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 28. Mai 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 133 [PDF 135].	Q	T
Kanton Bellinzona, Klassifikationsumfrage, Schreiben des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 18. Juni 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 158 [PDF 160].	Q	T
Kanton Bern, Strasseneinteilung, 1800, [zusammen mit den Umfragedokumenten abgelegt, aber nicht im direkten Zusammenhang mit der Umfrage entstanden], CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 106-108v [PDF 190-195].	Q	T
Kanton Bern, Klassifikationsumfrage, Antwort der Verwaltungskammer, Oberzollverwalter Rudolf Ulrich, 2. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 92-103 [PDF 164-186].	Q	T

Kanton Bern, Klassifikationsumfrage, Verzeichnis und Klassifikation der Strassen nach vier Klassen, Oberzollverwalter Rudolf Ulrich, 25. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 109-113v [PDF 196-205].	Q	T
Kanton Freiburg, Klassifikationsumfrage Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 11. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 155 [PDF 158].	Q	T
Kanton Freiburg, Klassifikationsumfrage Antwort des Kriegsministers an die Verwaltungskammer, 13. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 167-169 [PDF 170-172].	Q	T
Kanton Freiburg, Klassifikationsumfrage, Schreiben des Kriegsministers an den Strasseninspektor, 26. Mai 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 129 [PDF 131].	Q	T
Kanton Léman, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers an die Verwaltungskammer, 9. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 153-154 [PDF 156-157].	Q	T
Kanton Léman, Klassifikationsumfrage, Bemerkungen zur Klassifikation («Observations sur la Classification des Routes du Canton du Léman»), Strassen- und Brückeninspektor Abram-Henri Exchaquet, 15. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 174-177 [PDF 321-327].	Q	T
Kanton Léman, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers an die Verwaltungskammer, 21. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 177-178 [PDF 180-181].	Q	T
Kanton Léman, Klassifikationsumfrage, Tabelle der in vier Klassen eingeteilten Strassen («Tableau des chemins du canton du Léman – divisés en quatre classes»), Strassen- und Brückeninspektor Abram-Henri Exchaquet, 1800/1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 161-167 [PDF 297-308].	Q	T
Kanton Léman, Klassifikationsumfrage, Schreiben des Kriegsministers Joseph Lanther an den Strasseninspektor Abram-Henri Exchaquet, 26. Mai 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 129 [PDF 131].	Q	T
Kanton Léman, Klassifikationsumfrage, Tabelle der Strassen («Léman Classification, Tableau des Routes du Canton du Léman»), Strassen- und Brückeninspektor Abram-Henri Exchaquet, 6. Juni 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 168-172 [PDF 309-319].	Q	T
Kanton Linth, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 30. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 191-192 [PDF 194-195].	Q	T
Kanton Linth, Klassifikationsumfrage, Klassifikation der Strassen, Präsident der Verwaltungskammer Joseph François Schorno, 14. Januar 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 179-191v [PDF 331-354].	Q	T
Kanton Lugano, Klassifikationsumfrage, Klassifikation der Strassen, («Classificazione delle strade del cantone di Lugano»), Präsident der Verwaltungskammer, 25. April 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 152-160 [PDF 279-296].	Q	T
Kanton Luzern, Klassifikationsumfrage, Schreiben und erste Klassifizierung, Strasseninspektor Xaver Schwitzer an die Verwaltungskammer, 22. Oktober 1800, StaLU, Akt 27/149 B.3, 4a-4b.	Q	T
Kanton Luzern, Klassifikationsumfrage, Antwort des Präsidenten der Verwaltungskammer Lorenz Meyer an Kriegsminister Joseph Lanther, 4. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3161#1, fol. 154-157 [PDF 246-251].	Q	T
Kanton Luzern, Klassifikationsumfrage, Antwort des Präsidenten der Verwaltungskammer Lorenz Meyer an Kriegsminister Joseph Lanther, 4. November 1800, StaLU, Akt 27/149 B.3, 5a-5b.	Q	T

Kanton Luzern, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 11. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 154-155 [PDF 157-158].	Q	T
Kanton Luzern, Klassifikationsumfrage, Schreiben der Verwaltungskammer an Kriegsminister Joseph Lanther, 23. November 1800, StaLU, Akt 27/149 B.3, 6a-6b.	Q	T
Kanton Luzern, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 26. Dezember 1800, StaLU Akt 27/149 B.3, 7a-7c.	Q	T
Kanton Luzern, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 26. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 184-186 [PDF 187-189].	Q	T
Kanton Luzern, Schreiben des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer des Kantons Luzern wegen der Instruktionen, der Anstellung der Wegknechte und der Massvereinheitlichung [entsprechende Schreiben gingen an die anderen Kantone], 26. Dezember 1800, StALU, Akt 27/151 B.1, 3a-3c.	Q	T
Kanton Luzern, Schreiben der Verwaltungskammer des Kantons Luzern an den Kriegsminister wegen Massvereinheitlichung und Anstellung von Wegknechten, 8. Januar 1801, StaLU, Akt 27/149 B.3, 8.	Q	T
Kanton Oberland, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 4. Januar 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 3-4 [PDF 4-5].	Q	T
Kanton Oberland, Klassifikationsumfrage, Klassifikation der Strassen, Fr. Aescher, 14. Januar 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 191v-193 [PDF 355-357].	Q	T
Kanton Rätien, Bericht über die Strassenverhältnisse, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 194-194v [PDF 359-360].	Q	T
Kanton Säntis, Klassifikationsumfrage, Klassifizierung der Strassen, 1800/1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 200-201v [PDF 369-372].	Q	T
Kanton Säntis, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 12. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 157-158 [PDF 160-161].	Q	T
Kanton Säntis, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers an die Verwaltungskammer, 25. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 182 [PDF 185].	Q	T
Kanton Schaffhausen, Klassifikationsumfrage, Antwort des Präsidenten der Verwaltungskammer, 18. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3162#1, fol.61-64v [102-108].	Q	T
Kanton Schaffhausen, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 30. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 190-191 [PDF 193-194].	Q	T
Kanton Schaffhausen, Klassifikationsumfrage, Klassifikation der Strassen, Strasseninspektor David Christoph Stockar, 20. März 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 195-196v [PDF 361-364].	Q	T
Kanton Solothurn, Klassifikationsumfrage, Antwort des Präsidenten der Verwaltungskammer Joseph Graf, 27. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3163#1, fol. 61-61v [PDF 104-105].	Q	T
Kanton Solothurn, Klassifikationsumfrage, Klassifikation der Strassen («Classification des routes, Chambre Administrative à Soleure au Ministre de la Guerre, Président Graf, 27 novembre 18»), CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 202-203 [PDF 373-376].	Q	T
Kanton Solothurn, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 27. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 187-188 [PDF 190-191].	Q	T

Kanton Solothurn, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer des Kantons Solothurn, 18. Januar 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 9 [PDF 10].	Q	T
Kanton Solothurn, Klassifikationsumfrage, Klassifikation der Strassen, 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 204-206 [PDF 377-384]	Q	T
Kanton Thurgau, Klassifikationsumfrage, Klassifikation der Strassen, 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 214-215 [PDF 395-397].	Q	T
Kanton Thurgau, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 17. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483# 2813#1, p. 171-172 [PDF 174-175].	Q	T
Kanton Thurgau, Klassifikationsumfrage, Schreiben des Kriegsministers an den Strasseninspektor des Kantons Thurgau, 28. Mai 1801, CH-BAR#B0#1000/1483# 2814#1, p. 132-133 [PDF 134-135].	Q	T
Canton Valais, Klassifikationsumfrage, Klassifikation der Strassen («Classification des chemins dans Valais»), Isaac Derivaz, Mitglied der Verwaltungskammer, 11. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 247-250 [PDF 452-458].	Q	T
Canton Valais, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 11. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 155 [PDF 158].	Q	T
Canton Valais, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 12. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 166-167 [PDF 169-170].	Q	T
Kanton Waldstätten, Klassifikationsumfrage, Klassifikationstabelle der Strassen, 1800/1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 231-236 [PDF 423-432].	Q	T
Kanton Waldstätten, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten, 9. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 153 [PDF 156].	Q	T
Kanton Waldstätten, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 30. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483# 2813#1, p. 188-189 [PDF 191-192].	Q	T
Kanton Waldstätten, Klassifikationsumfrage, Klassifikation der Strassen, 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 237-244v [PDF 433-448].	Q	T
Kanton Waldstätten, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers an die Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten, über die Anstellung von Wegknechten, 12. Februar 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 20-21 [PDF 21-22].	Q	T
Kanton Zürich, Klassifikationsumfrage, Klassierung der Strassen, Salomon Landolt, Mitglied der Verwaltungskammer, 20. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483# 3171#1, fol. 251-264 [PDF 460-484].	Q	T
Kanton Zürich, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 15. Dezember 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#2813#1, p. 170-171 [PDF 173-174].	Q	T
Kanton Zürich, Klassifikationsumfrage, Antwort des Kriegsministers Joseph Lanther an die Verwaltungskammer, 3. Januar 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 1-2 [PDF 2-3].	Q	T

Weitere Strassenlisten

Kanton Bern, Verzeichnis der Hauptstrassen, die von Wegknechten unterhalten werden, 25. Dezember 1798, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 89-91 [PDF 159-163].	Q	T
--	---	---

Helvetische Republik, Strassenverzeichnis («Straßen. Allgemeines Verzeichniß. Brouillard. Routes de l'Hé[li]vétie»), 1798/1799, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 1-30 [PDF 1-57].	Q	T
Kanton Bellinzona, Liste der Hauptstrassen («Quadro delle principali Strade nel Cantone di Bellinzona con espressione delle Comuni ó altri abitati che si ritrovano sulle dette Strade, e delle distanze dell'una all' altra di dette Comuni &c. 12. Januar 1799»), Giuseppe Antonio Rusconi, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 151 [PDF 278].	Q	T
Kanton Thurgau, Strassenliste, 12. Januar 1799, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 227-230 [PDF 416-422].	Q	T
Kanton Thurgau, Strassenliste, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 210v-211 [PDF 390-391].	Q	T
Kanton Freiburg, Bericht über die Brücken und Strassen («Rapport sur les Ponts et Chaussées du Canton de Fribourg»), Brücken- und Strasseninspektor Pierre Bel, 14. Mai 1799, CH-BAR#B0#1000/1483#3169#1, fol. 102-106v [PDF 194-204].	Q	T
Helvetische Republik, Liste der Hauptstrassen («Grandes Routes de la Suisse»), CH-BAR#B0#1000/1483#3173-01#1, fol. 3-3v [PDF 4-5].	Q	T
Kanton Aargau, Einteilung der Strassen in Wegknechtsbezirke, 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, fol. 47-59v [PDF 85-110].	Q	T

Brückentabellen aus den Jahren 1799 und 1800

Kanton Aargau, Brückenverzeichnis, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 2 [PDF 2].	Q	T
Kanton Baden, Brückenverzeichnis, 19. Mai 1799, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 3 [PDF 4].	Q	T
Kanton Basel, Brückenverzeichnis, Johann Jakob Schäfer, Mitglied der Verwaltungskammer, 5. Dezember 1799, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 5 [PDF 7].	Q	T
Kanton Bern, Verzeichnisse der Brücken, aufgeteilt nach Distrikten und (wenigen) Munizipalitäten und Kirchgemeinden, 1799, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 39-42 [PDF 64-70].	Q	
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Bern, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 13 [PDF 22].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Munizipalgemeinde Bern, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 7 [PDF 10].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Büren, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 14 [PDF 24].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Burgdorf, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 11-12 [PDF 18-20], CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 14 [PDF 24].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Höchstetten, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 25 [PDF 39].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Langenthal, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 27 [PDF 43].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Lauppen, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 28 [PDF 45].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Lützelflüh, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 20 [PDF 31].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Niederemmental, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 22 [PDF 33].		T

- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Niederemmental, Eriswil, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 18 [PDF 29].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Niederemmental, Pfarrei Sumiswald, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 21 [PDF 32].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Niederemmental, Gemeinde Sumiswald, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 19 [PDF 30].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Niederemmental, Pfarrei Huttwil, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 15 [PDF 26].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Niederemmental, Gemeinde Rüegsau, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 17 [PDF 28].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Oberemmental, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 24 [PDF 37].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Schwarzenburg, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 29 [PDF 47].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Seeland, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 30 [PDF 49].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Steffisburg, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 32 [PDF 53].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Unter-Seftigen, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 31 [PDF 51].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Wangen, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 33-34 [PDF 55-57].		T
- Kanton Bern, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Zollikofen, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 35 [PDF 59].		T
Kanton Freiburg, Verzeichnis der Brücken, Herrenschwand, Präsident der Verwaltungskammer, 9. Juli, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 39-42 [PDF 64-70].	Q	T
Kanton Léman, Verzeichnis der Brücken, Abram-Henri Exchaquet, Brücken- und Strasseninspektor, 23. August, 1799, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 62-66 [PDF 88-95].	Q	T
Kanton Luzern, Verzeichnis der Brücken, Lorenz Meyer, Präsident der Verwaltungskammer, 26. November 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 69-120 [PDF 98-120].	Q	T
Kanton Oberland, Verzeichnis der Brücken, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 84 [PDF 126].	Q	T
Kanton Säntis, Verzeichnis der Brücken, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 89-91 [PDF 135-139].	Q	T
Kanton Schaffhausen, Verzeichnis der Brücken, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 87 [PDF 131].	Q	T
Kanton Solothurn, Verzeichnis der Brücken, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 92 [PDF 140].	Q	T
Kanton Thurgau, Verzeichnis der Brücken, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 93 [PDF 142].	Q	T
Canton de Valais, Verzeichnis der Brücken, 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 97-99 [PDF 149-153].	Q	T
Kanton Waldstätten, Verzeichnisse der Brücken nach Distrikten, 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 101-108v [PDF 156-170].	Q	
- Kanton Waldstätten, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Altorf, 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 101v [PDF 157].		T
- Kanton Waldstätten, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Andermatt, 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 103 [PDF 159].		T

- Kanton Waldstätten, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Arth, 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 104 [PDF 161].		T
- Kanton Waldstätten, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Einsiedeln, 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 106 [PDF 165].		T
- Kanton Waldstätten, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Sarnen, 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 107 [PDF 167].		T
- Kanton Waldstätten, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Schwyz, 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 105 [PDF 163].		T
- Kanton Waldstätten, Verzeichnis der Brücken, Distrikt Zug, 1800, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 108 [PDF 169].		T
Kanton Zürich, Verzeichnis der Brücken («Uebersicht der Brücken im Canton Zürich wie sie vor dem Rückzug der Franken im Juny 1799 beschaffen waren»), Landolt, Sekretär der Verwaltungskammer, CH-BAR#B0#1000/1483#3174#1, fol. 109-111v [PDF 174].	Q	T

Umfrage zum Strassenwesen («Umfrage der 23 Fragen») vom 15. Februar 1801

Helvetische Republik, 23 Fragen zum Strassenwesen, Circulaire/Rundschreiben des Kriegsministers Joseph Lanther vom 15. Februar 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#2814#1, p. 22-26 [PDF 23-27].	Q	T
Kantons Aargau, Umfrage der 23 Fragen, Antwort der Verwaltungskammer, Sekretär Hans Scheurer, 25. Februar 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 9-11 [PDF 10-14].	Q	T
Kanton Basel, Umfrage der 23 Fragen, Antwort der Verwaltungskammer, Johann Jakob Schäfer, 3. Juni 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 15-20 [PDF 20-30].	Q	T
Kantone Bellinzona und Lugano, Umfrage der 23 Fragen, Antwort der Verwaltungskammer, Francesco Meschini, 1801/1802, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 21-24 [PDF 32-38].	Q	T
Kanton Bern, Umfrage der 23 Fragen, Antwort der Verwaltungskammer, Johann Daniel Osterrieth, 7. Januar 1802, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 27-46 [PDF 43-81].	Q	T
Kanton Léman, Umfrage der 23 Fragen, Antwort der Verwaltungskammer, Brücken- und Strasseninspektor Abram-Henri Exchaquet, 3. April 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 52-61 [PDF 89-106].	Q	T
Kanton Linth, Umfrage der 23 Fragen, Antwort der Verwaltungskammer, Johann Jakob Heussi, 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 63-75v [PDF 108-133].	Q	T
Kanton Luzern, Umfrage der 23 Fragen, Antwort von Strasseninspektor Xaver Schwitzer, 28. Mai 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 77-79 [PDF 135-139].	Q	T
Kanton Oberland, Umfrage der 23 Fragen, Antwort des Präsidenten der Verwaltungskammer, Johannes Dezi, und des Sekretärs, Fr. Aescher, 13. April 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 86-90v [PDF 149-158].	Q	T
Kanton Solothurn, Umfrage der 23 Fragen, Antwort der Verwaltungskammer, Strasseninspektor Schwaller, 27. April 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 102-107 [PDF 177-187].	Q	T
Kanton Thurgau, Umfrage der 23 Fragen, Antwort der Verwaltungskammer, Strasseninspektor Sulzberger, 6. Mai 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 109-111v [PDF 190-195].	Q	T

Kanton Waldstätten, Umfrage der 23 Fragen, Antwort der Verwaltungskammer, Joachim Eugen Müller, 3. Mai 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 121-121v [PDF 213-214].	Q	T
Kanton Wallis, Umfrage der 23 Fragen, Antwort der Verwaltungskammer, Anton de Augustini, Isaac Derivaz, Nikolaus Roten, François-Alexis Allet, 7. Mai 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 115-119v [PDF 202-211].	Q	T
Kanton Zürich, Umfrage der 23 Fragen, Antwort der Verwaltungskammer, 1801/1802, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 126-127v [PDF 222-225].	Q	T

Biographie von Jean Samuel Guisan

Tätigkeiten von Jean Samuel Guisan in Französisch-Guayana 10. April 1801, ACV, PP 33/2.	Q	T
---	---	---

Sekundärliteratur

- Abplanalp, Franz. Zur Wirtschaftspolitik des Fürstbistums Basel im Zeitalter des Absolutismus, *Berner Beiträge zur Nationalökonomie*, 14, Bern, Stuttgart 1971.
- Ackermann, Otto. Die Helvetik als erster Versuch einer modernen schweizerischen Demokratie, in: *Werdenberger Jahrbuch*, 11, 1998, 88–95.
- Appenzeller, Gotthold. Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt im Gebiet der Juraseen und Aare, *Mitteilungen des historischen Vereins des Kantons Solothurn*, 11, 1922.
- Arnold, Werner. Uri und Urseren zur Zeit der Helvetik 1798–1803. Separatdruck aus: *Historisches Neujahrsblatt*, hg. vom Verein für Geschichte und Altertümer von Uri, N. F. 39/40, Reihe 75/76, 1984/1985.
- Arlettaz, Gérald. Libre-échange et protectionnisme. Questions aux archives de la République helvétique, *Studien und Quellen. Zeitschrift des Schweizerischen Bundesarchivs*, 7, Bern 1981, 7–76.
- Babaianz, Christophe. L'organisation bernoise des transports en pays romand (XVIII^e siècle), Lausanne 1961.
- Baumann, Gotthilf. Das bernische Strassenwesen bis 1798, Sumiswald 1924.
- Behrens, Nicola. Zürich in der Helvetik. Die Anfänge der lokalen Verwaltung, Zürich 1998.
- Bellini, Giorgio. La strada cantonale del San Gottardo. Storia e storie della Tremola dall'Ottocento ai giorni nostri, Proxito 1999.
- Bellini, Giorgio. Le strade in Ticino all'inizio dell'Ottocento, 2 vol., Proxito 2004.
- Bellini, Giorgio. Le strade in Ticino nel periodo della Repubblica Elvetica (1798–1803), Manuskript 2004.
- Bellini, Giorgio. La manutenzione stradale nella Reppublia Elvetica. Tra velleità e pragmatismo, *Wege und Geschichte*, 2/2005, 8–11.
- Bernet, Paul. Der Kanton Luzern zur Zeit der Helvetik. Aspekte der Beamtenschaft und der Kirchenpolitik, Luzern 1993.
- Bietenhard, Benedikt. Verwaltungsgeschichtliches zum bernischen Bauwesen im 18. Jahrhundert, *Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde*, 36, 1974, 65–108.
- Bissegger, Paul. Du «Grand Voyeur» à l'ingénieur. L'administration des ponts et chaussées en Pays de Vaud sous l'Ancien Régime, in: Bissegger, Paul; Fontannaz, Monique (dir.). *Des pierres et des hommes*, Bibliothèque Vaudoise, 109, Lausanne 1995, 523–549.
- Blickle, Renate. Scharwerk in Bayern. Fronarbeit und Untertänigkeit in der Frühen Neuzeit, *Geschichte und Gesellschaft*, 17, 1991, 407–433.
- Boser, Lukas. Natur – Nation – Sicherheit: Diskurse über die Vereinheitlichung der Masse und Gewichte in der Schweiz und in Frankreich (1747–1801), Nordhausen 2010.
- BossardBorner, Heidi. Im Bann der Revolution. Der Kanton Luzern 1798–1831/50, Luzern 1998.
- Braun, Patrick. Joseph Wilhelm Rinck von Baldenstein (1794–1762). Das Wirken eines Basler Fürstbischofs in der Zeit der Aufklärung, Freiburg i. Ü. 1981.
- Braun, Rudolf. Das ausgehende Ancien Régime in der Schweiz. Aufriss einer Sozial- und Wirtschaftsgeschichte des 18. Jahrhunderts, Göttingen 1984.
- Bretscher, Alfred. Zur Flussschifffahrt im Alten Bern. Wasserwege, Schiffe und Organisation, *Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde*, 61, 3/1999, 105–147.
- Brunner, Christoph H. «Simpel und gerade». Alt Senator Kublis Strassenbericht (1801), in: Ders. *Glarner Geschichte in Geschichten*, Glarus 2004, 103–117.

- Brunot, A.; Coquand, R. *Le corps des ponts et chaussées. Histoire de l'administration Française*, Paris 1982.
- Ciupuliga, Adrian. *Strassenbau und Strassenbauverwaltung in Baden 1770–1870*, Konstanz 1997.
- Conchon, Anne. Reformen der Infrastrukturfinanzierung im Frankreich des 18. Jahrhunderts, in: Rauscher, Peter; Serles, Andrea; Winkelbauer, Thomas (Hg.). *Das «Blut des Staatskörpers»*. Forschungen zur Finanzgeschichte der Frühen Neuzeit, *Historische Zeitschrift*, Beihefte, N. F. 56, München 2012, 545–568.
- David, Thomas; Etemad, Bouda; Schaufelbuehl, Janick Marina. *Schwarze Geschäfte. Die Beteiligung von Schweizern an Sklaverei und Sklavenhandel im 18. und 19. Jahrhundert*, Zürich 2005.
- Dorand, Jean-Pierre. *La ville de Fribourg de 1798 à 1814: les municipalités sous l'Helvétique et la Médiation, une comparaison avec d'autres villes-états de Suisse*, Fribourg 2006.
- Egli, Hans. *Strassen im Frutigland. Was alte Schriften uns erzählen*, Frutigen 2018.
- Egli, Hans-Rudolf. Kommunale Verfassung und Wirklichkeit im ländlichen Raum der Schweiz, *Essener Geographische Arbeiten*, 5, 1986, 115–136.
- Egli, Hans-Rudolf; Flury, Philipp; Frey, Thomas; Schiedt, Hans-Ulrich. *GIS-Dufour, Aufbau und Implementierung eines Vektor-25-kompatiblen geographischen Informationssystems für die Verkehrs- und Raumforschung auf historischer Grundlage*, Geographisches Institut und ViaStoria, Universität Bern 2007.
- Engelberts, Derck C. E. Die Geschichte der Schauenburg-Sammlung, *Cartographica Helvetica*, 1/1990, 18–20.
- Eynard, Charles. *Le chevalier Guisan. Sa vie et ses travaux à la Guyane*, Paris 1844.
- Fankhauser, Andreas. Die Exekutive der Helvetischen Republik 1798–1803. Personelle Zusammensetzung, innere Organisation, Repräsentation, Studien und Quellen. *Zeitschrift des Schweizerischen Bundesarchivs*, 12, 1986, 113–193.
- Fankhauser, Andreas. Die Zentralbehörden des helvetischen Einheitsstaates. Organisation und Funktionieren, in: *Helvetik – Neue Ansätze*, Itinera, 15, Basel 1993, 35–49.
- Fankhauser, Andreas. *Helvetische Republik*, HLS; <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D9797.php>.
- Fankhauser, Andreas. Die helvetische Militärorganisation. Absichten und Probleme, in: Simon, Christian; Schluchter, André (Hg.). *Dossier Helvetik – Dossier Helvétique*, Bd. 1, Souveränitätsfragen, Militärgeschichte, Basel und Frankfurt a. M. 1995, 47–61.
- Fankhauser, Andreas. Die Bedeutung der Helvetik für die Ausbildung moderner kantonalen Verwaltungsstrukturen, *Itinera*, 21, Basel 1999, 79–91.
- Fankhauser, Andreas. *Helvetik (1798–1803). Neue politische Strukturen*, in: Holenstein, André (Hg.). *Berns goldene Zeit*, Bern 2008, 531–534.
- Fankhauser, Andreas. Die «Staats-Machine» der Helvetischen Republik. Institutionelle und personelle Kontinuität innerhalb eines revolutionären Verwaltungsapparats, in: Schläppi, Daniel (Hg.). *Umbruch und Beständigkeit. Kontinuitäten in der Helvetischen Revolution von 1798*, Basel 2009, 65–82.
- Flückiger, Daniel. *Strassen für alle. Infrastrukturpolitik im Kanton Bern 1790–1850*, Baden 2011.
- Flückiger, Erika. *Die Strassen der Schweiz zur Zeit des Umbruchs um 1800. Vorschläge zur wissenschaftlichen Auswertung der Strassenakten der Helvetik*, Manuskript ViaStoria, Bern 2011.
- Foerster, Hubert. L'Unité, das Luzerner Kanonenboot 1798–1802, *Der Geschichtsfreund. Mitteilungen des Historischen Vereins Zentralschweiz*, 131, 1987, 19–28.

- Frey, Robert. Das Fuhrwesen in Basel von 1682 bis 1848, Basel 1932.
- Furrer, Norbert. Le coût de la vie à Lausanne en 1798, in: Flouck François et al. (dir.). De l'Ours à la Cocarde. Régime bernois et révolution en pays de Vaud (1536–1798), Lausanne 1998, 79–96.
- Furrer, Norbert. Schriftkunde und Textedition. Anleitung zum Umgang mit frühneuzeitlichen Manuskripten am Beispiel Berns, Zürich 2016.
- Gerber-Vissier, Gerrendina. Die Erfassung des Territoriums mittels Enquêtes und beschreibender Statistik, in: Holenstein, André (Hg.). Berns goldene Zeit, Bern 2008, 41–45.
- Gerber-Visser, Gerrendina. Die Ressourcen des Landes. Der ökonomisch-patriotische Blick in den Topographischen Beschreibungen der Oekonomischen Gesellschaft Bern (1759–1855), Baden 2012.
- Gerig, Anita. «Herrschaft im Alltag. Das Alte Land Schwyz zur Zeit der Helvetik», Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz, 90, 1998, 95–168.
- Glaus, Beat. Der Kanton Linth der Helvetik, Schwyz 2005.
- Glauser, Fritz; Sigrist, Jacques. Die Luzerner Pfarreien und Landvogteien: Ausbildung der Landeshoheit, Verlauf der Landvogteigrenzen, Beschreibung der Pfarreien, Luzerner historische Veröffentlichungen, 7, Luzern, München 1977.
- Gnäding, Beat (Hg.). Abbruch – Umbruch – Aufbruch. Zur Helvetik im Thurgau. Thurgauer Beiträge zur Geschichte, 136, Frauenfeld 1999.
- Golay, Eric. Quand le peuple devint roi. Mouvement populaire, politique et révolution à Genève de 1789 à 1794, Genève 2001.
- Grieder, Fritz. Das Postwesen im helvetischen Einheitsstaat (1798–1803), Basler Beiträge zur Geschichtswissenschaft, 5, Basel 1940.
- Grosjean, Georges (Leitung). Planungsatlas Kanton Bern / Atlas de l'aménagement, Canton de Berne, hg. vom Kantonalen Planungsamt, Bd. 3, Bern 1973.
- Grünwald, Andreas. Die Helvetische Republik 1798–1803, Schriftenreihe Schweizerische Postgeschichte, 4, Iserlohn-Kalthof 2001.
- Gubler, Hans-Martin. Jean Samuel Guisans Projekt für eine Aarebrücke in Olten, Unsere Kunstdenkmäler. Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, 23, 1–2/1979, 60–71.
- Hallauer, J. Über den Bau und Unterhalt der Strassen im Kanton Schaffhausen, Schaffhausen 1879.
- Hammel, Harald. «Der Bürger wollte die Wahl durchaus nicht annehmen... ». Wahlen, Wahlverweigerungen und Elitenkontinuität im Thurgau der Helvetik, in: Gnädinger, Beat (Hg.). Abbruch, Umbruch, Aufbruch. Zur Helvetik im Thurgau, Frauenfeld 1999.
- Heuberger, Samuel. Der Bau der heutigen Bözbergstrasse. Ein Beitrag zur Geschichte der Landschaft und ihrer Verwaltung durch die Berner Patrizier im achtzehnten Jahrhundert; auch zur schweizerischen Verkehrsgeschichte, Argovia, XLI, 1926, 1–140.
- Hilty, Carl. Öffentliche Vorlesungen über die Helvetik, Bern 1878.
- Höhener, Hans-Peter. Zentralistische oder föderalistische Schweiz? Die Gebietseinteilung in der Helvetik 1798 bis 1803 und ihre Darstellung in Karten, Cartographica Helvetica, 18, 1998, 21–31.
- Holenstein, André (Hg.). Berns goldene Zeit, Bern 2008.
- Holenstein, André. Die Helvetik als reformabsolutistische Republik, in: Schläppi, Daniel (Hg.). Umbruch und Beständigkeit. Kontinuitäten in der Helvetischen Revolution von 1798, Basel 2009, 83–104.

- Holenstein, André. Rekonstruierte Erinnerung und konservatives Geschichtsdenken. Die Helvetische Revolution in der bernischen Erinnerungskultur des 19. und 20. Jahrhunderts, in: Würgler, Andreas (Hg.). Grenzen des Zumutbaren. Erfahrungen mit der französischen Okkupation und der Helvetischen Republik (1798–1803), Basel 2011, 109–119.
- Holenstein, André; Steinke, Hubert; Stuber, Martin. Introduction, in: Dies. The Practice of Knowledge and the Figure of the Savant in the eighteenth Century, in: Scholars in Action. The practice of Knowledge and the Figure of the Savant in the 18th Century, Vol. 1, Leiden, Boston 2013, 1–41.
- Holenstein, André. Politische Geschichte der frühneuzeitlichen Eidgenossenschaft und der Helvetischen Republik, in: Bott, Sandra; Crousaz, Karine; Krämer, Daniel; Leimgruber, Matthieu; Schaufelbuehl, Janick Marina, Schubert Yan (Hg.). Politikgeschichte in der Schweiz: eine historiografische Skizze – L’histoire politique en Suisse: une esquisse historiographie, traverse – Zeitschrift für Geschichte, 20, 1/2013, 49–87.
- Holenstein, André. Beschleunigung und Stillstand. Spätes Ancien Régime und Helvetik (1712–1802/03), in: Kreis, Georg (Hg.). Die Geschichte der Schweiz, Basel 2014, 310–361.
- Holenstein, André. Reform und Rationalität. Die Enquêtes in der Wissens- und Verwaltungsgeschichte der Helvetischen Republik, in: Tröhler, Daniel; Messerli, Alfred; Osterwalder, Fritz; Schmidt, Heinrich Richard (Hg.). Volksschule um 1800. Studien im Umfeld der Helvetischen Stapfer-Enquête 1799, Bad Heilbrunn 2014, 13–32.
- Hoppe, Peter. Das innerschweizerische Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801. Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten, Der Geschichtsfreund. Mitteilungen des Historischen Vereins Zentralschweiz, 158, 2005, 211–249 und Kartenbeilage.
- Hoppe, Peter. Das Zuger Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801. Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten, Tugium, 21, 2005, 177–193.
- Hunziker, Guido; Fankhauser, Andreas; Bartlome, Niklaus (Bearb.). Das Zentralarchiv der Helvetischen Republik 1798–1803, 2 Bde., Bern 1990–1992.
- Jörin, Ernst. Der Kanton Oberland 1798–1803, Zürich 1912.
- Khan, Daniel-Erasmus. Die deutschen Staatsgrenzen: rechtshistorische Grundlagen und offene Rechtsfragen, Tübingen 2004.
- Kölz, Alfred. Neuere schweizerische Verfassungsgeschichte, Bd. 1: Ihre Grundlinien vom Ende der Alten Eidgenossenschaft bis 1848, Bern 1992.
- Körner, Martin. Die Schweiz 1650–1850, in: Fischer, Wolfram et al. Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 4, Stuttgart 1993, 589–617.
- Landmann, Julius. Die Finanzlage der helvetischen Republik, Politisches Jahrbuch der schweizerischen Eidgenossenschaft, hg. v. Carl Hilty, 23, 1909, 15–158.
- Lechevalier, Michel. Ingénieurs et militaires français au Simplon, 1800–1801, http://doc.rero.ch/record/22087/files/I-N-268_2002_09_00.pdf?version=1 [30. 11. 2018].
- Leonhard, Martin. Die Helvetik (1798–1803), in: Handbuch der Bündner Geschichte, Bd. 3, 19. und 20. Jahrhundert, Graubünden 2005, 249–257.
- Leuthold, Rolf. Der Kanton Baden 1798–1803, Aarau 1933.
- Longen, Nicole K. Der Wandel der Wegebaufronen. Transformation der Dienstverpflichtungen in Stadt und Land im Trierer Raum, ca. 1716–1850, in: Kabadayi, M. Erdem; Reichardt, Tobias (Hg.). Unfreie Arbeit. Ökonomische und kulturgeschichtliche Perspektiven, Hildesheim, Zürich, New York 2007, 200–229.

- Longen, Nicole K. Die Einführung bürgerlicher Frondienste im Wegebau, in: Schiedt, Hans-Ulrich; Tissot, Laurent; Merki, Christoph Maria; Schwinges, Rainer C. (Hg.). Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 25, Zürich 2010, 155–167.
- Longen, Nicole K. Fronarbeiten zur Finanzierung von Infrastruktur. Der Ausbau des Strassennetzes im Kurtrierer Raum, 1716–1841, in: Dienel, Hans-Liudger; Schiedt, Hans-Ulrich (Hg.). Die moderne Strasse. Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert, Frankfurt a. M. 2010, 23–48.
- Le Roux, Yannick [et al.]. Jean Samuel Guisan. Le Vaudois des terres noyées: ingénieur à la Guiane française, 1777–1791, Lausanne 2012.
- Le Roux, Yannick. L'apport de Guisan dans l'économie de la Guyane à la fin du XVIII^e siècle, in: Le Roux, Yannick [et al.]. Jean Samuel Guisan. Le Vaudois des terres noyées: ingénieur à la Guiane française, 1777–1791, Lausanne 2012, 29–52.
- Manz, Matthias. Die Basler Landschaft in der Helvetik (1798–1803). Über die materiellen Ursachen von Revolution und Konterrevolution, Liestal 1991.
- Mattmüller, Markus. Die Umfragen der Helvetik, in: Simon, Christian; Schluchter, André (Hg.). Dossier Helvetik – Dossier Helvétique, 1, Souveränitätsfragen, Militärgeschichte, Basel, Frankfurt a. M., 1995, 243–245.
- Meier, Bruno et al. (Hg.). Revolution im Aargau. Umsturz – Aufbruch – Widerstand 1798–1803, Aarau 1997.
- Morosoli, Renato. Zweierlei Erbe. Staat und Politik im Kanton Zug 1803–1831/47 nach den Erfahrungen von Ancien Régime und Helvetik, Zug 1991.
- Mottu Weber, Liliane et al. (éd.). Genève française 1798–1813. Nouvelles approches. Actes du colloque tenu du 12 au 14 novembre 1998, Genève 2004.
- Müller, Margrit. Nationale Einigung aus wirtschaftlicher Notwendigkeit, in: Hildbrand, Thomas; Tanner, Albert (Hg.). Im Zeichen der Revolution. Der Weg zum schweizerischen Bundesstaat 1798–1848, Zürich 1997, 91–112.
- Muralt, Hanna. Die Frage der Regionenbildung im Kanton Bern, Bern 1983.
- Nellen, Stefan; Van den Driessche, Marine. Archivbestände und Verwaltungsgeschichte der Helvetik, Workshop zur helvetischen Strassenenquête, Manuskript, Januar 2017.
- Pavillon, Oliver. Introduction, in: Le Roux, Yannick [et al.]. Jean Samuel Guisan. Le Vaudois des terres noyées: ingénieur à la Guiane française, 1777–1791, Lausanne 2012, 9–16.
- Petot, Jean. Histoire de l'administration des ponts et chaussées 1599–1815, Paris 1958.
- Pfister, Christian. Im Strom der Modernisierung. Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt, 1700–1914. Geschichte des Kantons Bern seit 1798, Bd. 4, Bern 1995.
- Popplow, Marcus. Vom Nutzen der Wissensgeschichte für die Technikgeschichte der Frühen Neuzeit, *Ferrum*, 86, 2014, 6–13.
- Popplow, Marcus. Die Ökonomische Aufklärung als Innovationskultur des 18. Jahrhunderts zur optimierten Nutzung natürlicher Ressourcen, in: Ders. (Hg.). Landschaften agrarisch-ökonomischen Wissens. Strategien innovativer Ressourcennutzung in Zeitschriften und Sozietäten des 18. Jahrhunderts, Münster, New York, München, Berlin 2010, 3–48.
- Rásonyi, Peter. Promotoren und Prozesse institutionellen Wandels: Agrarreform im Kanton Zürich im 18. Jahrhundert, Berlin 2000.
- Rickenbacher, Martin. Französische Kartierungen von Schweizer Gebieten zwischen 1760 und 1815, *Cartographica Helvetica*, 41, 2010, 3–17.
- Rickenbacher, Martin. Napoleons Karten der Schweiz. Landesvermessung als Machtfaktor 1798–1815, Baden 2011.

- Rütsche, Paul. Der Kanton Zürich und seine Verwaltung zur Zeit der Helvetik (1798–1803), Zürich 1900.
- Sarge, Kristen. Au service du bien public an Guayane (1777–1791). Quelques éclairages complémentaires aux mémoires de Guisan, in: Le Roux, Yannick [et al.]. Jean Samuel Guisan. Le Vaudois des terres noyées: ingénieur à la Guiane française, 1777–1791, Lausanne 2012, 53–78.
- Schenkel, Hans. Die Bemühungen der helvetischen Regierung um die Ablösung der Grundlasten 1798–1803, Affoltern a. A. 1931.
- Schiedt, Hans-Ulrich. Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur in der Schweiz zwischen 1740 und 1910, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, 1/2007, 39–54.
- Schiedt, Hans-Ulrich. Verkehrswege, Verkehrsbedingungen und Verkehrskapazitäten in der Zentralschweiz im ausgehenden 18. und im 19. Jahrhundert, Der Geschichtsfreund. Mitteilungen des Historischen Vereins Zentralschweiz, 163, 2010, Themenschwerpunkt: Historische Verkehrslandschaft Zentralschweiz, 109–135.
- Schiedt, Hans-Ulrich. Kapazitäten des Fuhrwerkverkehrs im 18. und 19. Jahrhundert. Grundlagen der Schätzung von Transportkapazitäten des vormodernen Landverkehrs, in: Schiedt, Hans-Ulrich; Tissot, Laurent; Merki, Christoph Maria; Schwinges, Rainer C. (Hg.). Verkehrsgeschichte / Histoire des transports, Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 25, Zürich 2010, 121–136.
- Schiedt, Hans-Ulrich. Verkehrsverhältnisse des ausgehenden 18. Jahrhunderts im Gebiet des Corpus helveticum und der Helvetischen Republik, in: Holenstein, André et al. Politische, gelehrte und imaginierte Schweiz. Kohäsion und Disparität im Corpus helveticum des 18. Jahrhunderts, Genf 2019, 207–224.
- Schläppi, Daniel (Hg.). Umbruch und Beständigkeit. Kontinuitäten in der Helvetischen Revolution von 1798, Basel 2009.
- Schläppi, Daniel. Die Helvetik (1798–1803). Neue Ansätze zum Verhältnis von Wandel und Kontinuität anhand von Sondierbohrungen an einer paradigmatischen Epochenschwelle, in: Schläppi, Daniel (Hg.). Umbruch und Beständigkeit. Kontinuitäten in der Helvetischen Revolution von 1798, Basel 2009, 9–24.
- Schluchter, André. Die Bevölkerung der Schweiz um 1800, Bern 1988.
- Schmidt, Heinrich Richard; Messerli, Alfred; Osterwalder, Fritz; Tröhler, Daniel. Die Stapfer-Enquête. Edition der helvetischen Schulumfrage von 1799, Bern 2015, <http://www.stapferenquete.ch/> [17. 6. 2019].
- Schmidt, Heinrich Richard. «Bildungswege» – Wege und Schule in Enquêtes um 1800, Manuskript, Bern 2017.
- Schweizerisches Ortschaftenverzeichnis, Bern 1893.
- Simon, Christian. Die Helvetik – Eine aufgezwungene und gescheiterte Revolution?, in: Hildbrand, Thomas; Tanner, Albert (Hg.). Im Zeichen der Revolution. Der Weg zum schweizerischen Bundesstaat 1798–1848, Zürich 1997, 29–49.
- Speich, Daniel. Helvetische Meliorationen. Die Neuordnung der gesellschaftlichen Naturverhältnisse an der Linth (1783–1823), Interferenzen, 6, Zürich 2003.
- Speich, Daniel. Herren über wilde Wasser. Die Linthingenieure als Bundesexperten im 19. Jahrhundert, Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik, 82, Zürich 2006.
- Steiner, Robert. Der Kanton Rätien zur Zeit der helvetischen Verwaltungskammer. Beiträge zu Bündnergeschichte der Jahre 1802/03, Zürich 1936.
- Tanner, Rolf Peter. Geopolitische Dynamik und Verkehr im Fürstbistum Basel von der Antike bis zum Eisenbahnbau, Bern 2007.
- Tosato-Rigo, Danièle. La continuité par la révolution? L'exemple du canton du Léman, in: Schläppi, Schläppi, Daniel (Hg.). Umbruch und Beständigkeit. Kontinuitäten in der Helvetischen Revolution von 1798, Basel 2009, 25–47.

- Urikon. Website zum Kanton Uri zur Zeit der Helvetik, http://www.urikon.ch/UR_Behoerden/BEH_HEL_Republik.aspx [17. 6. 2019].
- Von Flüe, Niklaus. Obwalden zur Zeit der Helvetik 1798–1803, Sarnen 1961.
- Von Tillier, Anton. Geschichte der helvetischen Republik, von ihrer Gründung im Frühjahr 1798 bis zu ihrer Auflösung im Frühjahr 1803, vorzüglich aus dem helvetischen Archiv und andern noch unbekannten handschriftlichen Quellen dargestellt, 2 Bde., Bern 1843.
- Walter, François. Échec à la départementalisation: les découpages administratifs de la république helvétique (1798–1803), *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, 40, 1990, 67–85.
- Weber, Hans. Die zürcherischen Landgemeinden in der Helvetik 1798–1803, Dissertation, Universität Zürich, Zürich 1971.
- Wicki, Hans. Über das luzernische Strassenwesen im 18. Jahrhundert, Separatabdruck aus: *Heimatkunde des Wiggertales*, 33, 1975, 9–39.
- Wicki, Hans. Bevölkerung und Wirtschaft des Kantons Luzern im 18. Jahrhundert, *Luzerner historische Veröffentlichungen*, Luzern und München 1979.
- Winteler, Jakob. Geschichte des Landes Glarus, Bd. 2: Von 1638 bis zur Gegenwart, Glarus 1954.
- Witz, Albert. Sklaverei und kapitalistisches Weltsystem, Frankfurt a. M. 1984.
- Würzler, Andreas. Epilog: Ende und Anfang – Kontinuität und Diskontinuität im Übergang vom Ancien Régime zur Moderne, in: Holenstein, André (Hg.). *Berns goldene Zeit*, Bern 2008, 558–563.
- Würzler, Andreas. Kontinuität und Diskontinuität zwischen Ancien Régime und Helvetischer Republik am Beispiel der Bittschriften, in: Schläppi, Daniel (Hg.). *Umbruch und Beständigkeit. Kontinuitäten in der Helvetischen Revolution von 1798*, Basel 2009, 49–64.
- Würzler, Andreas. Aufbruch und Zusammenbruch. Die Helvetische Revolution von 1798 aus der Perspektive von Selbstzeugnissen, in: Planert, Ute (Hg.). *Krieg und Umbruch in Mitteleuropa um 1800. Erfahrungsgeschichte(n) auf dem Weg in eine neue Zeit, Krieg in der Geschichte (KriG)*, 44, Paderborn et al. 2009, 89–110.
- Würzler, Andreas. Grenzen des Zumutbaren? Revolution und Okkupation als Erfahrung und Erinnerung, in: Würzler, Andreas (Hg.). *Grenzen des Zumutbaren. Erfahrungen mit der französischen Okkupation und der Helvetischen Republik (1798–1803)*, Basel 2011, 9–27.

